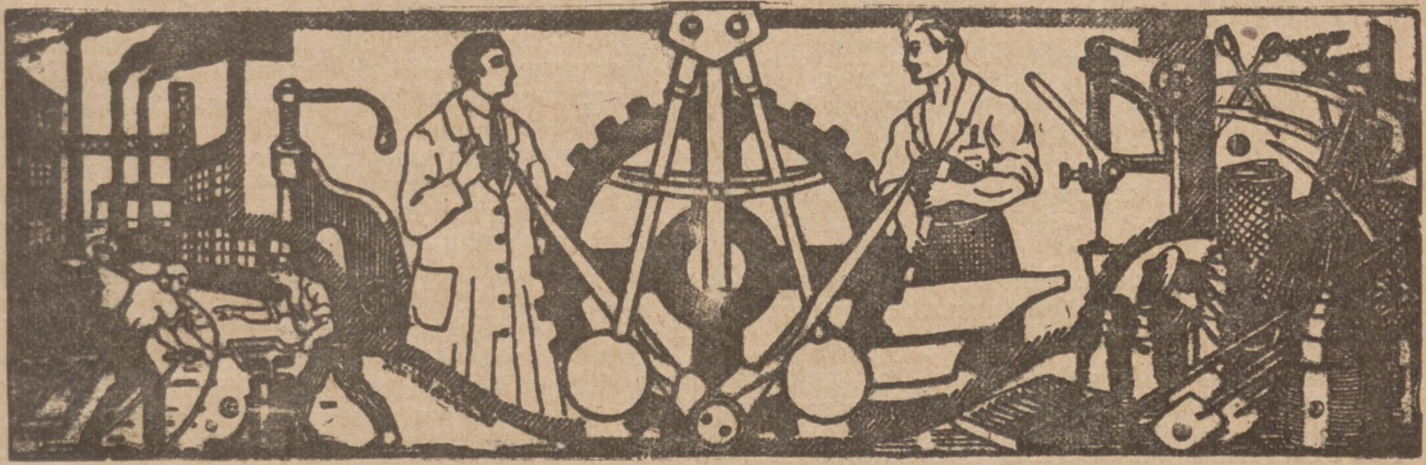
RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

STAŁE DODATKI: „ELEKTRO- I RADJOTECHNIKA" ◆ „POSTĘPY W PRZEMYŚLE" ◆ „DZIAŁ SAMOCHODOWY" „DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY I CERAMICZNY" ◆ „DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH"



Nr. 31 Poznań, 3 sierpnia 1929 Rok IX

PRZEDPŁATA kwartalna 4½ zł + 40 gr za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem.

Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej

Dokoła reglamentacji cen żelaza

Z przeżycia wojennego i powojennego doświadczyliśmy wszyscy błogich skutków reglamentacji cen całego szeregu artykułów pierwszej i codziennej potrzeby. Wystarczało, by na któryś z tych wyznaczona była cena, by już nie dostać go taniej — a wkrótce towar znikał, lub stawał się tak niedostępny, że absolutnie dostać go nie można było — chyba pokątnie, płacąc ceny znacznie wyższe, jak wyznaczone maksymalne. Drugi, żywy przykład w przeciwnym kierunku dała nam wiosna roku bieżącego rządowa polityka zbożowa, która, chociaż utrzymała ceny zboża na niskim poziomie, jednak skończyła się ostatecznie niepowodzeniem, spowodowała wielkie straty w przemyśle rolniczym i dla samego skarbu państwa wpłynęła na obniżenie się konjunktury w całym kraju.

Zapowiedź podwyżki cen żelaza przez polski przemysł żelazny wywołała silną reakcję i walkę z dawną przeciw zamierzonej podwyżce cen żelaza. Walkę tę posunięto tak daleko, że nawet wezwano Rząd wzgl. Ministra Spraw Wewnętrznych, by użył prawa, przyznanego mu rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 31 sierpnia 1926 r. o zabezpieczeniu podaży przedmiotów powszedniego użytku i nie dopuścił do podwyżki cen żelaza. Innemi słowy: wezwano Rząd do reglamentacji cen żelaza.

Czy takie zarządzenie wyszłoby na dobro naszego przemysłu żelaznego i naszego życia gospodarczego wogóle?

Nie zaprzeczamy pewnym dodatnim stronom polityki reglamentacji cen. Zgóry jednak oświadczamy, że stosowana w stosunku do żelaza, jest zupełnie zbyteczna i bezcelowa.

Przedewszystkiem **do reglamentacji cen żelaza niema żadnego powodu.** Reglamentacja cen jakiegobądź artykułu, pisze w „Gazecie Handlowej" pan R., opiera się na założeniu, że prawa podaży i popytu, które w normalnych warunkach są naturalnemi regulatorami cen, w danej chwili nie działają wcale, lub też częściowo tylko, to znaczy w kierunku zwyżkowym tylko lub zniżkowym, zależnie od tego, czy podaż jest niższa od popytu, lub też popyt niższy od podaży. Ma to miejsce wtedy, gdy przy produkcji niższej od zapotrzebowania rynku wewnętrznego, istnieje również prohibicyjna polityka celna w stosunku do wytworu zagranicznego — lub jeśli istnieje przy wysokiej ochronie celnej porozumienie producentów lub sprzedawców co do utrzymywania produkcji, wzgl. podaży na niskim poziomie.

W jakim stosunku stoi nasza produkcja żelaza do zapotrzebowania i konsumcji na rynku zewnętrznym?

Wiadomo, że zdolność wytwórcza naszych hut przekracza w dziale wytworów walcownianych cyfrę 1.200.000 t. rocznie. Jest to ocena bardzo ostrożna, gdyż produkcja w tej wysokości była istotnie osiągnięta w r. 1913, od tego zaś czasu poczyniono szereg inwestycyj i ulepszeń. Wedle sprawozdań zarządów hut zdolność wytwórcza polskiego przemysłu hutniczego wynosi istotnie 1.800.00 ton stali surowej rocznie, czyli około 1.400.000 ton wytworów walcownianych. Przyjmujemy jednak cyfrę

pierwszą, jako bezwzględnie pewną. Jeśli zważymy, iż w roku 1928, konjunkturalnie z lat powojennych najkorzystniejszym, zapotrzebowanie rynku wewnętrznego wynosiło maksymalnie 900.000 t., wynika, że cyfra ta stanowi najwyżej 75% zdolności wytwórczej. Taki stosunek zapotrzebowania wewnętrznego do zdolności wytwórczej jest naturalnym hamulcem ceny żelaza.

Po drugie, żelazo, poza kontyngentem dla pokrycia niezbędnego zapotrzebowania rynku, w wysokości około 5% normalnego zapotrzebowania, jest artykułem, zakupowanym w ostatnim etapie popytu, zależnym od pewnego rodzaju nadwyżek budżetu społecznego, których wyrazem są inwestycje, budownictwo, maszyny, konstrukcje etc. Zwyżka cen żelaza więc w pierwszym rzędzie odbija się na tego rodzaju zbycie. Każdą bowiem zwyżkę cen, niedostosowaną do możliwości rynkowych, automatycznie niweluje spadek zapotrzebowania w zakresie owej **ruchomej partji zbytu,** stanowiącej owo **niekonieczne zapotrzebowanie.**

Zatem **na naszym rynku żelaza jako regulatory cen działają dwa prawa ekonomiczne** z większą niezawodnością, aniżeli rozporządzenie, niepozwalające na podnoszenie cen do poziomu, przewyższającego możliwości rynkowe — i to niezależnie od wysokości ochrony celnej.

Nie mamy też porozumienia producentów, co do utrzymania produkcji na możliwie niskim poziomie, gdyż nasz syndykat hut jest wyłącznie syndykatem cennikowym, a nie kartelem produkcji. Zajmuje się on regulowaniem stosunków zbytu, co stanowi raczej bodziec do podwyższenia produkcji; konieczność zaś ulokowania zwiększonej produkcji prawie w całości na rynku wewnętrznym, wobec złych konjunktur eksportowych, wyklucza podnoszenie cen ponad możliwości rynkowe.

Istniejący monopol sprzedaży żelaza nie przedstawia w praktyce żadnego niebezpieczeństwa, gdyż jak widzimy, w rzeczywistości nie jest zdolny usunąć nawet tak zasadniczej bolączki naszego przemysłu hutniczego, jaką jest **„nadprodukcja".**

Wpływy monopolu sprzedaży żelaza hut polskich osłabia słaba ochrona celna, której nasz przemysł zresztą nie wyzyskuje w takiej mierze, jakby mógł. Dowodzi tego fakt, że żelazo polskie jest loco Warszawa o 60—70 zł. na tonie tańsze od oclonego żelaza zagranicznego, a o 90—100 zł. w Katowicach.

Z tego widać, że czynniki normalne w zupełności wystarczają na regulację cen żelaza na rynku krajowym i do utrzymania ich na możliwie najniższym poziomie. Jeśli zaś mimo wszystko nie ufa się normalnemu rozwojowi procesów ekonomicznych, to w rękach Rządu jest klucz **do innego pośredniego oddziaływania na cenę żelaza.** Jest nim w pierwszym rzędzie polityka celna, polityka transportowa i polityka wywozowa. Jeżeliby np. stosunki ułożyły się tak, że dzięki szczególnie sprzyjającym konjunkturom eksportowym, przemysł hutniczy podwyższałby, nawet kosztem zmniejszenia się zbytu wewnętrznego, nadmiernie ceny wewnętrzne i lokował spowodowane tem niedobory konsumcji wewnętrznej zagranicą, może Rząd cofnąć premje wywozowe, podnieść taryfy eksportowe, wreszcie obniżyć cła na żelazo zagraniczne. Rząd ma zatem wiele środków racjonalnej ingerencji celem obniżenia lub też utrzymania cen na poziomie dogodnym, która działa na płaszczyźnie ogólno-gospodarcze konsekwencje, niewymierzone przeciw pewnej, zgóry obranej grupie prywatno-gospodarczej.

Spadek produkcji i zbytu
w górnośląskim przemyśle hutniczo-żelaznym w czerwcu b. r.

O stopniowem, progresywnem obniżaniu się konjunktury dla przemysłu hutniczo- żelaznego na Górnym Śląsku i w całej Polsce, dowodzi dalszy spadek produkcji tego przemysłu w ubiegłym miesiącu czerwcu, mimo, że czerwiec miał jeden dzień roboczy więcej jak poprzedni maj. Stan produkcji w najważniejszych działach przemysłu hutniczo- żelaznego wedle zestawienia, podanego w „Gazecie Handlowej", przedstawia się w miesiącu sprawozdawczym, w porównaniu do produkcji z miesiąca maja następująco: produkcja pieców: 36.347 ton surówki żelaza (w maju 42.647 ton), czyli spadła o 14.8%; stalownie: 73.473 ton stali surowej, wobec 80.015 ton w maju, to znaczy mniej o 8,2% od stanu majowego; półwytworów walcownianych: w czerwcu o 12.9% mniej, bo 5.830 ton, wobec 6.688 ton w maju; walcownie żelaza wyprodukowały gotowych wyrobów walcownianych (bez rur) o 9.3 mniej niż w maju, gdyż produkcja walcowni spadła z 52.296 na 47.431 ton.

Spadek objął zatem wszystkie podstawowe działy produkcji hutniczo-żelaznej. W porównaniu ze styczniem r. b. poziom produkcji surówki żelaza był niższy w czerwcu r. b. o 16.1%, stali surowej o 23%, a gotowych wyrobów walcowni żelaza o 24.4%. Zaznaczyć warto, że od blisko półtora roku nie zanotowano w hutnictwie górnośląskiem tak niskiego poziomu produkcji, przyczem linja rozwoju produkcji hutniczej od początku roku bieżącego stale i powoli — z małemi nieznacznemi odchyleniami — opada.

W szczególności spadła produkcja żelaza handlowego i fasonowego w czerwcu — z 16.702 ton w maju — na 12.993 ton, to znaczy o 22.3%, produkcja żelaza na drut obniżyła się z 1.645 ton w maju, na 998 ton w czerwcu, czyli o 40%; wyrób stali specjalnych osiągnął w czerwcu 1.310 ton, wobec 1.641 ton w maju, czyli mniej o 20.2%; belek żelaznych wywalcowano w czerwcu o 13.3% mniej, niż w maju mianowicie w czerwcu 5.119 ton, a w maju 5.900 ton. Wszystkie powyższe artykuły, na których opiera się właściwie cała produkcja hutnictwa żelaznego, są właściwym wykładnikiem ruchu w przemyśle hutniczo-żelaznym, a zarazem sprawdzaniem tętna życia gospodarczego i rozwoju ogólnej konjunktury gospodarczej kraju.

Inne wytwory walcowni wykazują natomiast pewien wzrost produkcji; i tak blach żelaznych wywalcowano o 10.5% więcej niż w maju, czyli w czerwcu 13.095 ton, a w maju 11.850 ton; materjału kolejowego, szyn i nawierzchni kolejowych w czerw-

cu 12.244 ton, a w maju 11.462 ton, a więc o 6.8% więcej; rur w czerwcu 6.472 ton, a w maju 6.325 ton, czyli 2.3% więcej niż w maju. Mimo to jednak wymienione wyżej działy produkcji walcowni nie były w stanie zastąpić ubytku pierwszej grupy, bo w ogólnej liczbie, obejmującej całość walcowni żelaza, poziom produkcji żelaza był mimo to niższy od stanu majowego o 9.3%. W związku z tem obniżyć musiała się produkcja wielkich pieców, jak i stalowni, albowiem one przygotowują potrzebne tworzywa do dalszego procesu przeróbczego.

Łącznie z obniżeniem się stopnia produkcji wyrobów hutniczo- żelaznych, w czerwcu spadł również ich zbyt tak na rynku krajowym, jak również i eksportu na rynki zagraniczne. Zbyt żelaza i stali osiągnął w czerwcu na rynku krajowym — do którego zalicza się i w. m. Gdańsk — 18.441 ton, gdy w maju doszedł jeszcze do 19.702 ton. Największy spadek zbytu wykazuje pozycja żelaza handlowego i fasonowego, mianowicie z 11.952 ton w maju na 8.269 ton w czerwcu, czyli o 30.9%.

Wywóz żelaza i stali walcowanej również znaczną wykazał w czerwcu różnicę na minus. W maju bowiem eksport wynosił 6.028 ton, a w czerwcu już tylko 5.601 ton; spadek więc wynosi 7.1%.

Wyżej wskazaliśmy na wzrost produkcji blachy w czerwcu; w zbycie jednak blachy nie dotrzymały kroku produkcji, gdyż rynek krajowy przyjął w czerwcu tylko 7.185 ton (w maju 8.651 ton) czyli o 17% mniej, aniżeli w maju; eksport zato podniósł się z 3.033 ton na 3.674 ton.

Zbyt materjałów kolejowych i rur wykazuje w czerwcu wzrost na rynku krajowym, a spadek w eksporcie. Na rynek krajowy bowiem poszło materjałów kolejowych w czerwcu 10.922 ton i rur 2.108 ton, przeciw 7.174 wzgl. 1.838 ton w maju. W eksporcie zato poszło zagranicę w czerwcu 1.499 ton materjałów kolejowych i 2.826 ton rur, gdy w maju wywieziono ich 3.753, względnie 3.473 ton.

W konkluzji w miesiącu czerwcu zbyt nie wyczerpał produkcji miesięcznej wyrobów hutniczych i żelaznych, a miesiąc lipiec przejąć musiał znaczne zapasy. Ponieważ i lipiec nie wiele pod względem pomyślności zbytu różni się od czerwca, przeto kryzys w przemyśle żelaznym i hutniczym zaostrza się. Pogarsza sytuację dalsze ograniczanie produkcji w niektórych działach przemysłu metalurgicznego jak w przemyśle maszynowym np. Spodziewać się można, że po dobrym sprzęcie zboża i płodów rolniczych, gdy rolnicy rozporządzać będą mogli większą gotówką, sytuacja zmieni się na lepsze, a kryzys w przemyśle żelazno-hutniczym i innych branżach metalowych straci nieco na swej ostrości.

Handel żelazem w Małopolsce

W stosunku do zeszłorocznego zbytu żelaza sztabowego, formowego i blach, obecny zbyt wykazuje znaczny spadek. Przepisać to należy wielkiemu osłabieniu ruchu budowlanego, a niemniej i niskim cenom ziemiopłodów.

Zapotrzebowanie podtrzymują jeszcze rozpoczęte w roku ubiegłym budowle i najniezbędniejszy remont. Z chwilą jednak dokończenia wspomnianych budowli, zapotrzebowanie to jeszcze bardziej zmaleje, a widoki na poprawę zbytu jeszcze się pogorszą.

Pod względem wypłacalności w dziale handlu żelazem sztabowem nie stwierdzono wcale bankructw, natomiast wypłacalność klientów jest dość ciężka i z trudem otrzymuje się nawet weksle. Odsetki protestu małe, natomiast zachodzi często konieczność udzielania prolongaty. Podkreślić jednak należy, że nie zanotowano dotychczas poważniejszych niewypłacalności. Wniosek z tego, że branża żelaza sztabowego jest dobrze ufundowana, jednak narzeka na ogólną słabą konsumcję żelaza w Polsce, która uniemożliwia należyte rozwinięcie przedsiębiorstw w danej branży.

Wobec ostrej konkurencji, która panuje pomiędzy firmami, obniżającemi ceny nawet poniżej kosztów własnych, handel hurtowny przez stworzenie zrzeszeń pragnie zmusić handlarzy do ustalenia i dotrzymywania cen, a w ten sposób zapewnić im godziwy zysk i utrzymanie się. Wtedy również handel hurtowny mógłby śmielej udzielać kredytu odbiorcom, którzy mają zapewnioną egzystencję.

Związek Hurtowników Żelaza w Małopolsce działa zatem ku największemu pożytkowi swej branży, gdyż, jak wynika z tego, co powiedzieliśmy, dąży do możliwie największego wzrostu konsumcji żelaza i stara się oprzeć handel na mocnych, zdrowych podstawach.

Słaby zbyt na rynku blachy ocynkowanej

Podobnie, jak to ma miejsce w blasze cynkowej, zbyt blachy ocynkowanej jest w r. b. słabszy jak w latach ub. Ponieważ głównym konsumentem blachy ocynkowanej jest wieś, od położenia ekonomicznego rolnictwa zależy wielkość obrotów, dokonywanych blachą ocynkowaną. Opóźnienie wiosny oraz spadek cen zboża, nie pozwoliły na dokonywanie zakupów różnych towarów ze strony wsi, a m. in. i blachy ocynkowanej. To też zmiany obecnego stanu należy oczekiwać jedynie z chwilą realizacji zbiorów płodów rolniczych, o ile naturalnie realizacja ta wypadnie dla rolników pomyślnie.

Ceny od 1 kwietnia pozostają bez zmian i w handlu hurtowym żądają za 1 kg. blachy ocynkowanej 1.20 zł. za „dwudziestkę", 1.25 za „22", przyczem producenci ustalili następujące dla kupców rabaty: przy odbiorze w ciągu roku 50 ton towaru — 1 proc. rabatu, do 200 ton — 2 proc., do 300 ton — 3 proc., do 400 ton — 4 proc. Cena detaliczna dla konsumentów jest o 5 gr. na 1 kg. droższa od ceny zasadniczej.

Poza konwencją znajduje się tylko Sp. Akc. Radom, produkująca blachę ocynkowaną na surowcu zagranicznym, przyczem, ponieważ fabryka ta ograniczyła swą działalność jedynie do okolic Radomia, konkurencja jej innym zrzeszonym fabrykom dotychczas nie daje się zbyt silnie odczuwać. Hurtownicy otrzymają towar średnio przy pokryciu części należności w gotówce i resztę za kredyt wekslowy do 4 miesięcy. Poważniejsi odbiorcy płacą producentom za towar pokryciem jedynie wekslowem, zaś przy wpłaceniu części gotówką otrzymują 2 proc. sconta.

Z ŻYCIA GOSPODARCZEGO ZAGRANICY

ANGLJA.

Zbyt żelaza odbywa się na tutejszym rynku w proporcji normalnej i w tempie normalnem. Zauważona poprawa w Middles brough utrzymała się i utrzymuje nadal. Popyt i zapotrzebowanie węgla bunkrowego są nadal we wszystkich dystryktach żywe. Produkcja węgla wynosiła w pierwszym tygodniu lipca 4.882.500 ton przeciw 4.856.600 ton w ostatnim tygodniu czerwca.

Rynek metali wykazał w tygodniu od 13—19 lipca r. b. dużą nerwowość. Trudno było określić jakąś jednolitą tendencję, gdyż szczególniej w niektórych metalach, a zwłaszcza w miedzi i cynie były dosyć znaczne skoki w górę i w dół. W rezultacie jednak przeważyła tendencja zwyżkowa, gdyż prawie wszystkie metale zamknęły swój tydzień z większym lub mniejszym zyskiem. Naogół jednak od jakiegoś już czasu położenie producentów stale się pogarsza i ta właśnie okoliczność była powodem zwołania szeregu konferencyj, jakie się odbyły w ostatnich dniach.

Dyskusja w parlamencie angielskim na temat zniesienia lub zmiany ceł preferencyjnych, jakie Anglja przyznaje swoim dominjom, wywołała żywe protesty rządów południowo-afrykańskiego i australijskiego. Premjer australijski wystosował do Mac Donalda depeszę, w której przestrzega rząd angielski przed ukróceniem interesów państw zamorskich na korzyść swych kolonij.

AUSTRJA.

Sprawozdania gospodarcze stale głoszą o normalnym stanie zatrudnienia we wszystkich gałęziach austrjackiego przemysłu żelaznego, stalowego i metalurgicznego, jak również i o zadawalającym stanie zamówień. Mimo to sprawozdania finansowe wykazują minimalne tylko dochody tych przedsiębiorstw. Rentowność ich obniżyła się w szczególniejszy sposób w ubiegłym roku, wobec czego wszystkie prawie obniżyły wysokość wypłacanych dywidend.

„Alpine Montan Gesellschaft", największe przedsiębiorstwo w Austrji, operujące kapitałem akcyjnym w sumie 660 miljonów szylingów, postanowiło wypłacić za rok 1928 tylko 4% dywidendy; ostatnia zaś dywidenda przedwojenna, przy wysokości 72 milj. kor. wynosiła 17.5%. Obroty tego przedsiębiorstwa w roku sprawozdawczym (1928) wynoszą o 130 milj. szyl. mniej, niż w ostatnim roku przedwojennym. Prezes Zarządu Alpine Montan Gesellschaft p. Kux przypisuje spadek rentowności tego przedsiębiorstwa i jego produkcji zwiększonemu obciążeniu kosztów robocizny, podatków i ciężarów socjalnych, które w porównaniu do obciążenia w roku 1913 są o 73% względnie 23% wyższe.

CZECHOSŁOWACJA.

Zamówienia rosyjskie w Czechosłowacji za czerwiec b. r. przedstawiają wartość 23 milj. Kc. Z tego — wedle komunikatu P. S. E. — przypada na wyroby żelazne 16.5 milj. Kc., na maszyny rolnicze 0.66 milj. Kc. Obecnie handlowa misja sowiecka prowadzi z producentami maszyn rolniczych żywe pertraktacje w sprawie zakupu i dostawy większej ilości maszyn rolniczych.

Zakłady Skody starają się o otrzymanie koncesji na budowę wielkiej stoczni w Aplicie (Spalato) w Jugosławji. Przeciwnikiem jej jest francuska firma „Schneider et Cie" w Creuzot, która prowadzi w tej samej sprawie pertraktacje z rządem Jugosławji.

NIEMCY.

Na rynku żelaznym aktywność nie przedstawia żadnych specjalnych wyszczególnienia godnych wypadków. Eksport zmniejsza się nieco, również tendencja cen wykazuje skłonność zniżkową. Na rynku metali nieżelaznych, z wyjątkiem cyny, panuje spokój.

W handlu starego żelastwa stosunki, zwłaszcza w okręgu reńsko-westfalskim, ulegają powoli coraz większej stabilizacji. Miarodajne są ceny zakupów poważniejszych hut. W praktyce jednak ceny rynkowe są wyższe nieco od notowań giełdy; zwłaszcza odnosi się to do materjałów, których dostawa jest trudniejsza i odbywać się może regularnie jedynie przy lepszych cenach. To samo powiedzieć można o rynku południowo niemieckim.

W druzgu żeliwnym sytuacja bez zmiany. Popyt nadal słaby i wcale nie odpowiada dostawom i podaży. To też zbyt znajdują tylko gatunki pierwszorzędne, a niższe nie budzą żadnego zainteresowania. (Zebrał i opracował *P. W.*)

Jesienne Targi Lipskie

Targi Lipskie od wczesnego średniowiecza aż po dzisiejsze czasy dzierżą swoje międzynarodowe znaczenie, które mimo gospodarczych wstrząsów, sprowadzonych wojną światową, umiały nietylko zachować, lecz nawet znacznie je powiększyć przez stałe dostosowywanie się do wymogów współczesnego życia. Z średniowiecznych jarmarków przekształciły się one z biegiem czasu na zupełnie nowoczesne, obejmujące wszystkie towary codziennego użytku, Targi Techniczne i Budowlane. Jedynie one też poszczycić się mogą chlubną tradycją 700-letn. istnienia. Przewiduje się, że odbywające się od 25—31 sierpnia Targi Jesienne skupią znów znaczną ilość wzorów i towarów, podtrzymując w dalszym ciągu świetną tradycję Targów Lipskich, o znaczeniu, jakie Targi te posiadają dla nawiązujących międzynarodowe stosunki handlowe, zbytecznem jest się rozwodzić. Liczyć trzeba się z udziałem ca. 8—9 000 wystawców, z pośród których setki przybędą z zagranicy. W roku 1928 zgromadziły Targi Jesienne ponad 100 000 zwiedzających, w tem zgórą 12 000 gości zagranicznych. Sądząc z zainteresowania, jakie najbliższe Targi wywołały w sferach gospodarczych, krajowych i zagranicznych, oczekiwać należy, że liczba tegorocznych gości przekroczy znacznie cyfrę zwiedzających z roku ubiegłego.


ZAKŁADY
„EKONOMIA"
NASZE APARATY OCZYSZCZAJĄ W POLSCE OK. 50000000 LITRÓW WODY DZIENNIE
BIELSKO WOJ. ŚL.
OCZYSZCZANIE WODY
Zmiękczanie
Filtrowanie
Odżelezianie
Odmangan.
Destylacja
Sterylizacja
Odpowietrzanie
Analizy etc.
w WARSZAWIE
inż. B. RUDZIŃSKI
Wilcza 39-4. tel. 322-63.

6349

Niegodne metody dostawy zagranicznego przemysłu armaturowego

Jakim sposobem zwalcza zagraniczny przemysł armaturowy na naszym rynku wyroby krajowe.

Jednym z ważniejszych artykułów naszego *zbędnego* importu są wszelkiego typu wyroby armaturowe. Celowo podnosimy wyraz *zbędnego* importu, gdyż o ile przed wojną i zaraz po wojnie w pierwszych latach istnienia nowej niepodległej Polski nie posiadaliśmy własnych fabryk, ani własnego przemysłu armaturowego i zmuszeni byliśmy posługiwać się wyrobami zagranicznemi, o tyle dziś już mamy własny przemysł armaturowy i własne wyroby, które wychodzą na rynek w takim stanie doskonałości i precyzji wykonania, że nietylko w niczem nie ustępują wyrobom zagranicznym, ale nawet przewyższają je tak pod względem masywności i doskonałości odlewu, budowy, czy konstrukcji, jak również pod względem swej użytkowności praktycznej, gdyż w wszystkich szczegółach odpowiadają istotnym wymiarom, czego niestety o wyrobach zagranicznych powiedzieć nie możemy.

Na tę różnicę siły użytkowej zagranicznych wyrobów armaturowych, zwłaszcza wentyli i kurków zwraca nam uwagę przedstawiciel firmy *Kern i Ska.*, Poznań, Piekary 16-17, która bierze udział na P. W. K. w hali ósmej, stoisko 157. Uwagę tę chętnie wykorzystujemy, aby właśnie przyczynić się skutecznie do propagandy na rzecz wyrobów krajowych.

Jak już zaznaczyliśmy, po wojnie byliśmy zmuszeni sprowadzać armatury wszelkie, jak wentyle i kurki wszelkiego rodzaju dla przewodów wody, pary i gazu w dalszym ciągu z Wiednia i Berlina, gdyż dopiero w roku 1921 została uruchomiona pierwsza zakrojona na większą skalę fabryka armatur *Kern i Ska. w Łagiewnikach koło Krakowa,* prócz kilku mniejszych warsztatów, produkujących armaturę na małą skalę.

Fabryka Kern i Ska. nie dysponowała jednak z początku wyszkolonymi robotnikami, wskutek czego minęło kilka lat zanim jej wyroby osiągnęły dzisiejszy poziom nie tylko *nie ustępujący, ale nawet przewyższający pod każdym względem* wyroby pierwszorzędnych fabryk zagranicznych, tak, *że dziś fabryka ta może już nie tylko zaspokoić całe zapotrzebowanie wewnętrzne, ale także usiłuje nawiązać kontakt z zagranicą,* w szczególności z Rumunją, Jugosławją i krajami skandynawskiemi, celem eksportu.

Fabryki wiedeńskie i berlińskie armatur, dla których najważniejszym eksportowym rynkiem zbytu była Polska, czując się tutaj zagrożone, zaczęły produkować *w pierwszym rzędzie ze względu na cło,* obliczane od wagi, wentyle i kurki o jak najmniejszej wadze sztuki, *całkiem lekkie wyroby eksportowe,* któremi po zniżonych cenach zalewają nasz rynek i przeciwstawiają je solidnym wyrobom naszego przemysłu krajowego. W tem właśnie i na tem polega jedna z niegodnych metod dostawy przemysłu zagranicznego, że niby napozór dostarcza odbiorcom zagranicznym towar dobry, a właściwie nieodpowiadający potrzebie użytkowej nabywcy i konsumenta.

Według fachowych badań i orzeczeń te lekkie eksportowe wyroby armaturowe przemysłu zagranicznego, krzywdzą ciężko odbiorców, gdyż wszystkie te wentyle i kurki posiadają zawsze *dokładnie o ćwierć cala mniejszy przelot, aniżeli podany wymiar danego wentyla, lub kurka powinien wykazywać i tylko gwinty w mułach dla połączeń z rurami mają tę dymensję,* jaką są oznaczone w katalogu. Np. wentyl 1" ma według modelu eksportowego przelot tylko 3/4". W ten sposób i cały rurociąg dla tego wentyla mógłby mieć zamiast 1" tylko 3/4" średnicy. W praktyce oznacza to podwójną szkodę.

1. Niepotrzebny wydatek pieniężny dla rurociągu jednocalowego; w rzeczywistości bowiem dla takiego wentyla potrzebny jest tylko rurociąg 3/4"', gdyż eksportowy wentyl nie przepuszcza więcej płynów.

2. Największą szkodą dla odbiorcy jest, że jeżeli cała instalacja jest obliczona na 1", to przy zredukowaniu rurociągu z powodu wzbudowania wentyla eksportowego mniejszego w przekroju o ¼", przewód tej instalacji nie spełnia więcej swojego zadania, gdyż wydajność jego jest o ¼" mniejszą. Że to, rzecz jasna, dla właściciela instalacji oznacza wielką techniczną szkodę, każdy przyznać musi.

W takich warunkach konkurencja wyrobów armaturowych zagranicznego pochodzenia staje się dla naszego przemysłu bardzo ciężką. Wprawdzie fabryki krajowe mogłyby ją zwalczać i łatwo pokonać, sprzedając te same modele w taki sposób zredukowane po cenie zniżonej o całą różnicę wartości między wentylem lub kurkiem o przelocie większym i mniejszym. *Tego jednak czynić nie chcą, wychodząc ze słusznego założenia, że tylko solidność firmy produkującej i jej fabrykatu może ugruntować pełne zaufanie odbiorców dla niej.*

Jest to jaskrawy dowód, że konkurencja zagraniczna nieraz nie przebiera w środkach dla utrzymania dotychczasowych rynków, zalewając je produktem podwartościowym.

Ograniczenie importu drogą stawek celnych ochronnych, kontyngentowania przywozu itp. ograniczeń nie przynosi pożądanych skutków. Uczynić to może jedynie uświadomienie gospodarcze narodu i dobrowolny jego wybór między wyrobami obcemi i krajowemi na korzyść tego ostatniego. Do tego nie skłoni naszego konsumenta dziś jeszcze samo hasło *„swój do swego po swoje"*, ale trzeba *uświadamiać* naród w tym kierunku, że wyroby krajowe w porównaniu do zagranicznych są zawsze tańsze, bo nie opłacają cła, ani takich kosztów przewozowych lub handlowych, jak tamte. Jeżeli zaś zagraniczne są tańsze, to jedynie dlatego, że są jakościowo gorsze i mniejszej siły użytkowej jak krajowe. Przytem wykazywać trzeba i przekonywać konsumentów naocznie i dotykalnie, jakiemi metodami niegodnemi posługuje się przemysł zagraniczny, byle tylko utrzymać się na naszym rynku.

Uświadamianie gospodarcze społeczeństwa nie da się z dnia na dzień przeprowadzić. Jednak nie tracimy nadziei, że przyjdzie ten czas, kiedy po konsekwentnem przeprowadzeniu akcji uświadamiającej napis „Made in..." na obcych wyrobach, stanie się podobnie, jak w Anglji obecnie raczej sygnałem ostrzegawczym dla konsumenta i kupca, aby unikał towaru obcego, który jako wyprodukowany na eksport, a więc z mniejszą dozą odpowiedzialności, jest przecież mniej wartościowy.

NOWE WYDAWNICTWA

NOWA PRZEMYSŁOWA REWOLUCJA. Pod tytułem „Nowa Przemysłowa Rewolucja" ukazały się ostatnio dwie książki, z których jedna, napisana przez W. J. Lancka, byłego sekretarza urzędu pracy, który funkcjonował podczas wojny, streszcza radykalne zmiany w systemie amerykańskiego przemysłu, zaszłe w 1923 roku. Liderzy przemysłu nabrali wówczas przekonania, że dobrobyt zależy od wzmożonej siły pokupnej mas, a nie polega na oszczędnościach, przeprowadzonych przez obcinanie płac. Zrozumiano, że należy utrzymać siłę pokupną szerokiego ogółu, bo to jedynie zapewni konsumcję, że ceny towarów muszą być zniżone, zaś z tem wszystkiem zyski pozostaną znacznemi, jeżeli system prowadzenia przemysłu będzie udoskonalonym, nowe wynalazki zostaną szeroko zastosowane do masowej produkcji, w której należy zastosować standaryzację wyrobów i zatamowanie marnotrawstwa.

Po depresji w latach 1920 i 1921, zniżenie płac i zmniejszenie kosztów produkcji przywróciło rzekomo „normalne" stosunki w amerykańskim przemyśle, lecz ówczesny sekretarz handlu Hoover i grupa liderów przemysłu zrozumieli, że powojenna normalność może oznaczać coś więcej, niż powrót do przedwojennych stosunków. W 1923 r. Hoover przyczynił się w znacznej mierze do wprowadzenia systemu, istniejącego i doskonale funkcjonującego obecnie, lecz który wówczas był uważany za całkowitą inowację i zrewolucjonizowanie przemysłu. Rezultaty tej szczęśliwej inowacji są obecnie wszystkim znane. Wykazują je statystyki wyrobu i konsumcji automobilów, aparatów radjo, telefonów, nowoczesnych urządzeń domowych i innych artykułów, uważanych uprzednio za przedmioty zbytku, obecnie zaś za rzeczy pierwszej potrzeby.

Autor historji tej przemysłowej rewolucji przytacza dane porównawcze o zarobkach i poziomie życia mas dawniej a teraz. Podtrzymuje on prawo zorganizowanej pracy do kolektywnych rokowań o skalę płac, uważając to za kamień węgielny kooperacyj pracodawców i pracowników, a to dlatego, że, zdaniem autora, pomimo tendencji podwyższania się skali płac, większość zatrudnionych w przemyśle nie zarabia jeszcze dostatecznie, aby móc utrzymać się we względnym dostatku.

BRAKI FIZYCZNE W ZAKRESIE ZAWODOZNAWSTWA. Świeżo wydana praca Instytutu Psychotechnicznego w Warszawie wypełnia dotkliwą lukę w naszej literaturze, poświęconej zawodoznawstwu. Jak wiadomo, człowiek wtedy obiera sobie zawód właściwy, gdy posiada ku temu warunki fizyczne i psychiczne. Rozmaite braki i stany chorobowe mogą poszczególnemu człowiekowi być przeszkodą w wykonywaniu szeregu zawodów, niemniej jednak niektóre braki w niektórych zawodach przeciwskazaniami nie są. Otóż w ostatniej pracy Instytutu Psychotechnicznego znajdujemy wyszczególnienie, jakie braki i wady są przeciwskazane i w jakich zawodach jak również w jakich zawodach i jakie wady i braki przeciwskazane nie są. Zarówno w poradnictwie zawodowem, jak i przy kwalifikowaniu czy to pracowników do rozmaitych przedsiębiorstw przemysłowych, handlowych itd., czy też kandydatów do szkół zawodowych, czy terminatorów omawiana książka oddaje nader cenne usługi.

Powyższe dziełko można nabyć w Instytucie Psychologicznym w Warszawie, ul. Mokotowska 51-53.

Z życia placówek przemysłowo-handlowych

„Buraczarki"

Mechanizacja przyczynia się we wszelkich dziedzinach życia gospodarczego do oszczędzania siły roboczej i czasu, zwiększając wydajność pracy, a tem samem dochodowość. Z tej też przyczyny ukazują się coraz to nowe na rynku maszyny lub typy ulepszone, co jak wszędzie indziej, również w rolnictwie zaobserwować się daje. **Fabryka Maszyn Ernst Hennig i S-ka w Kołomyji** przeszła ostatnio do masowej produkcji specjalnego własnego typu „Buraczarki", która jest praktyczną, tanią i wydajną maszyną pomocniczą dla gospodarstw rolnych. „Buraczarka" wydaje w 10 minutach do 100 kg. pokarmu dla bydła, a cena jej wynosi tylko 35,— zł. Maszyna dla jej zalet praktycznych, prostej budowy i taniości znajduje szybkie rozpowszechnienie i znajdować się winna na składzie w każdym handlu maszyn i narzędzi rolniczych.

Fabryka naczyń mleczarskich, Warszawa, Krochmalna 26

Szanownym Czytelnikom naszym zwracamy uwagę na ogłoszenie firmy **J. Wiśniewski w Warszawie,** która buduje kotły oraz wytwarza naczynia mleczarskie i różnego rodzaju wyroby blaszane z blachy białej, czarnej i ocynowanej. Specjalnością firmy są transportowe naczynia do mleka z hermetycznem zamknięciem bezpiecznikowem, które firma wymieniona wytwarzając masowo, dostarcza po cenach konkurencyjnych. Wszystkim, którzy interesują się wyrobami tej firmy, zalecamy, by przy zapotrzebowaniu zaciągnęli ofertę lub też zażądali doręczenia cennika.

Angielskie części rowerowe

Jak wiadomo, przemysł nasz rowerowy zdolen jest pokryć w pewnej tylko części pojemność rynku, wobec czego posiłkujemy się jeszcze w znacznej mierze importem. Dla zasilenia krajowego przemysłu rowerowego powstają coraz liczniej zakłady, trudniące się montowaniem, a poszczególne części, wymagające w produkcji wielkiego nakładu, nabywają bądźto z fabryk krajowych lub też importem dostarczane części składowe wyrobu zagranicznego. Między innemi sławą światową cieszą się angielskie części rowerowe marki **„Albion" w Warszawie, przy ul. Zielnej 32,** która dostarcza wyroby te wprost ze swej składnicy już oclone. Stanowi to wielką dogodność, na którą pp. interesowanym przemysłowcom szczególniejszą zwracamy uwagę.

KORZYSTNE HURTOWNE ŹRÓDŁA ZAKUPU



Władysław Chudzikowski
Fabryka kas ogniotrwałych
Lwów, ul. Na Błonie 22, tel. 15-34

WYKONUJE

Skarbonki oszczędnościowe-Kasety podręczne - Kasy do wmurowania - Szafy pancerne - Kasy ogniotrwałe. 5512

PICKHARDT & GERLACH
G. m. b. H.
WERDOHL i. W. 7463

Rury mosiężne * Listwy mosiężne
Bednarka uszlachetniona (Bimetal)

Repr. JAN NEP. ULATOWSKI, POZNAN, UL. OGRODOWA 20

Zakład Wyrobów Drucianych
MICHAŁ RUS Zadziele obok Żywca

Poleca solidnego wykonania sprzęty kuchenne i przybory dla gospodarstwa, z drutu, cynowane oraz wycieraczki do butów wszelkich wymiarów, na żądanie wykonuje wszelkie artykuły druciane, według oryginalnych nadesłanych wzorów po bardzo przystępnych cenach. 6417

Jako specjalność wytwarzamy:

miedź fosforową, metal biały łożyskowy
oraz wszelkiego rodzaju stopy z białych i innych metali

Theodor & Co.
Zakłady Metalowo-Hutnicze
Gdańsk-Oliva, Danzigerstr. 26 7648

ARMATURĘ
specjalną dla cukrowni, gorzelni, rafinerji nafty, papierni, cementowni, fabryk chemicznych i innych zakładów przemysłowych

Wyroby z kwasoodpornego bronzu fosforowego Dra Künzla

polecają

JANCZEWSKI i FREYMARK
Warszawa, Mokotowska 49.

2925b

Maszyny i narzędzia rolnicze

wszelkiego rodzaju, krajowe i zagran. — Światowej sławy
wirówki mleczarskie „Libella"
poleca na dogodne spłaty w długoterminowym kredycie

Składnica Maszyn, Włoszakowice
właśc. W. Kasperski, Zbarzewo pow. Leszno



TARKI DO PRANIA

najlepsze wykonanie 6220

„MARS"
FABRYKA WYROBÓW DRZEWNYCH
Tel. 32. LUBLINIEC (G. Śl.) Tel. 32.

BIURO SPRZEDAŻY: Katowice, ul. Słowackiego nr. 16, tel. 536 & 1074.

Maszyny młynarskie

wyrabia pod gwarancją

ZAKŁAD STOLARSKI BUDOWY MŁYNÓW
JANA BACHNIAKA
w St. Żywcu - Małopolska 7203

Płyty fibrowe amerykańskie

i pręty we wszystkich wymiarach, jak również preszpan w arkuszach, mika, taśma izolacyjna, taśma gumowa (paraguma) etc. etc. najkorzystniej do nabycia w Hurtowni artykułów techn. i elektrotechnicznych

S. Szajer, Kraków, ul. Wiślna, telefon 4154
7131

Trzcinę sufitową

pierwszorzędnej jakości własnego wyrobu dostarcza korzystnie

Gustaw Glaetzner
Centr. Materjałów Budowlanych i Dachówek
Poznań 3, Mickiewicza 36.
Telefon 65-80. 4308 Założona 1907 r.

LINY stalowe i konopne

poleca 6604

B. Muszyński, fabryka lin, LUBAWA

VULKAN rozczyn gumowy (Gummilösung)

fabrykuje w tubkach i puszkach w najlepszym gatunku 7058

„GUMY"
Poznań, ul. 27 Grudnia 15

• ŁOŻYSKA KULKOWE •

przesuwniki - suporty do frezarek i krzyżowe, narzędzia wszelkiego rodzaju, elektryczne wiertarki dostarcza bardzo tanio za gotówkę
7456

Inż. Penner, Berlin nr. 20, Pankstr. 34

Hurt. rowerów 4313 oraz wszelkich części rezerwowych, wirówki, butelki termosowe

HURTOWNIA PNEUMATYKÓW T. z o. p. OSTRÓW (Wlkp.)

Nieustająca Wystawa Maszyn

7265 **LWÓW, Leona Sapiehy 8.**

Sprzedaż motorów „Diesla", „Junkersa", elektrycznych, wszelkich maszyn nowych i używanych, pędni.

Przyjmujemy zgłoszenia do sprzedaży maszyn i motorów.

Oliwy maszynowe
6289c krajowe i zagraniczne

oliwy cylindrowe
krajowe i zagraniczne — poleca

M. Mrugowski, Poznań, św. Marcin 62.

Benzyna - Benzol - Oleje - Smary. — Import olei amerykańskich.



Czego nie wolno przeoczyć na P. W. K.?

Każdemu zwiedzającemu Powszechną Wystawę Krajową w jego własnym interesie zaleca się zwiedzieć wystawowy hotel „Polonja", gdzie będzie podziwiał wyniki pracy ludzkiej i skutki umiejętnego i skropulatnego zastosowania w życiu wszystkiego co może dać twórcza myśl w dziedzinie techniki.

Rzadki wypadek pełnego uznania i szerokiego zastosowania w kraju polskiego wynalazka daje się chlubnie stwierdzić na następującym przykładzie: Instytut Badań i Eksploatacji Wynalazków inż. A. Bielawskiego, w Poznaniu, Ogrodowa 15, tel. 58-65, między innemi zaopiekował się i przeprowadził ścisłe naukowe badania, przy praktycznem i szerokiem zastosowaniu, nad polskim wynalazkiem, a mianowicie nowym systemem ekonomicznej wentylacji pomieszczeń zamkniętych.

System ten polega na naturalnem wyzyskaniu fizykalnych właściwości różnicy temperatur zewnętrznej i wewnętrznej każdego pomieszczenia, które ma być zaopatrzone w czyste i świeże powietrze.

Nie mamy tu na celu poruszać zagadnienia jak ważnem i koniecznem jest dla naszych mieszkań prywatnych, a tem bardziej szkół, szpitali, koszar i innych skupień ludzkich mieć zawsze czyste i świeże powietrze — bowiem należy to w pierwszym rzędzie do naszych higjenistów — jednakowoż ze smutkiem stwierdzamy fakt, że nasze szkoły wentylują się w porach chłodnych roku jeszcze niestety i dzisiaj zapomocą otwierania okien i drzwi podczas przerw, poczem w te nadmiernie ochłodzone pomieszczenia wprowadza się naszą zgrzaną gonitwą i zabawami dziatwę — a stąd częste przeziębienia, zapalenia płuc, gruźlica i t. p.; szpitale nasze również wentylują się w podobny sposób z tą różnicą, że chorzy z reguły w czasie przewietrzania pomieszczeń pozostają przykuci chorobą do łóżek — skutki zaś bywają fatalne....

Przytuliska, sierocińce, a zwłaszcza koszary wojskowe itp. na noc zwykle mają okna zamknięte, powietrze w tym czasie w pomieszczeniach staje się wprost niemożliwe — skutki zaś przebywania przez dłuższy czas w zakażonych wyziewami ludzkiemi powietrzu znane są powszechnie.

Nowy system ekonomicznej wentylacji, któremu nadano nazwę „Aerolux" usuwa najskuteczniej wyżej przytoczone zgubne skutki i posiada następujące zalety:

a) Osusza całkowicie nawet bardzo wilgotne pomieszczenia, usuwając charakterystyczny i szkodliwy dla zdrowia zapach zgnilizny i doszczętnie wyplenia grzybek mieszkaniowy.
b) Utrzymuje przez stałą cyrkulację zawsze czyste i świeże powietrze w pomieszczeniu.
c) Zapobiega zamarzaniu i poceniu się okien.
d) Usuwa konieczn. otwierania okien i drzwi, co wywołuje przeciągi tak szkodl. dla zdrowia.
e) Przysparza pewną oszczędność na opale, gdyż ciepło dotychczas bezużytecznie uchodzące nazewnątrz przez okna, — stale ogrzewa prąd świeżego dopływającego powietrza i powraca do pomieszczenia.
f) Pod względem zdrowotno-higjenicznym system ten posiada wprost znaczenie niezrównane, ponieważ zapobiega przeziębieniom, reumatyzmowi, paraliżom i szeregowi innych chorób jak: gruźlica, angielska choroba, anemja itp. jako skutkom zanieczyszczonego lub wilgotnego powietrza oraz zimnych przeciągów.

Z pomiędzy wielu zwolenników tego systemu Magistrat miasta Poznania, uznając doniosłość jego, po przeprowadzeniu z bardzo dodatnim wynikiem instalacji, pierwszy stosuje system ten w bardzo szerokim zakresie, instalując go w swoich gmachach użyteczności społecznej względnie publicznej, jak np.: Hotel na P. W. K. „Polonja", szkoła powszechna na Winiarach, bloki mieszkaniowe przy ul. Marszałka Focha, przytulisko na Zawadach, sierociniec na Jeżycach, dom samotnych na Rybakach itp.

Należy się przeto spodziewać, że czynniki miarodajne zainteresują się bliżej poruszonym tematem, wyczerpujące zaś wyjaśnienia można zawsze osiągnąć pod wyżej nadmienionym adresem.

Eksploatacja miedzi wołyńskiej
na dobrej drodze

Z Konstantynowa donoszą: Ministerstwo Przemysłu i Handlu, które się bardzo pokładami miedzi w Hucie Stepańskiej w powiecie Kostopolskim zainteresowało, zawarło już umowę na eksploatację próbną z wynalazcą i właścicielami terenów miedzianych. Na teren prac geologicznych sprowadzono już maszyny wiertnicze, przy pomocy których przystąpiono do szczegółowych badań terenu i obliczenia wartości pokładu miedzi. Samo przewiezienie odpowiednich maszyn do Huty Stepańskiej kosztowało Min. Przemysłu i Handlu 5 tysięcy złotych.

Z dotychczasowych próbnych wierceń szczegółowych można już wnosić, że pokłady miedzi stepańskiej są bardzo obfite, przyczem jest to miedź najczystsza, jaką kiedykolwiek na kuli ziemskiej odkryto. Zawiera ona bowiem blisko 99 procent czystej miedzi rodzimej i około 1 procent czystego srebra.

Na terenach, gdzie ostatnio odkryto pokłady miedziane, kiedyś, w bardzo odległych wiekach, prawdopodobnie przedhistorycznych, wydobywano miedź; świadczą o tem wykopaliska archeologiczne w powiecie rówieńskim i kostopolskim (oba te powiaty stanowiły jeszcze niedawno jedną całość), wśród których narzędzia ludzi pierwotnych zrobione są z miedzi.

Teren miedzianonośny — to przedwiekowa szczelina wulkaniczna. Zastygła lawa wulkaniczna, ciągnąca się na ogromnych obszarach, stanowi pierwszorzędny kamień bazaltowy niezmiernie twardy, który przy budowie dróg i szos jest niezastąpionym. Narazie wydobywanie bazaltu na tych nowych, naprawdę złotodajnych terenach stepańskich, odbywa się tylko środkami prymitywnemi, z powodu braku odpowiednich funduszów na rozpoczęcie eksploatacji wzorowej.

Nadto na tychże terenach znaleziono znaczne pokłady rudy manganowej i kwarcytu, oraz w dalszych miejscach zródła solankowe, a nawet pokłady soli, w rodzaju soli wielickiej.

Brak funduszów i małe zainteresowanie nowemi odkryciami finansistów polskich nie pozwala na przystąpienie do eksploatacji regularnej, albowiem rząd, zainteresowawszy się pokładami miedzi, nie jest w stanie zainteresować się innemi pokładami i nie może, przynajmniej czasowo, wyłożyć znaczniejszych sum na wydobywanie manganu, kwarcytu, soli i kamienia i urządzenia zakładów leczniczych na tych terenach.

Z chwilą przystąpienia do regularnego wydobycia miedzi, od Równego do Huty Stepańskiej przeprowadzona zostanie linja kolejowa szerokotorowa na nasypie, który pozostał po wojennej linji kolejowej strategicznej. Trasa ta wynosić będzie 22 klm.

Wagony towarowe nowego typu

Ministerstwo Komunikacji zamierza zastosować w kolejowym ruchu towarowym nowe wagony polskiego typu.

Wagony te miałyby posiadać siłę nośną do 50 ton, podczas gdy wśród kursujących dotychczas wagonów największe obliczone są na 30 ton.

Nowe wagony będą zastosowane na linjach o mocniejszych podkładach i będą przeznaczone specjalnie do wywozu węgla eksportowego.

Wprowadzenie tych wozów zmniejszy znacznie koszty przewozu węgla.

Sprostowanie

W nr. 30 „Rynku Metalowego i Maszynowego" w dziale **„Postępy w Przemyśle"** na stronie 1123 w drugiej szpalcie w ostatnim ustępie zawierającym listę wynalazków **opracowaną** przez p. Babsona, chochlik drukarski wyrządził Czytelnikom krzywdę, wprowadzając ich w błąd i wywołując mniemanie, jakoby wszystkie te fenomenalne wynalazki były już dziełem dokonanem, tymczasem tak się rzecz nie ma i należy ją dla ścisłości wyjaśnić.

Opuszczone, względnie przez opuszczenie spaczone zdanie wstępne do ustępu tego brzmieć miało następująco: „Oto lista najaktualniejszych wynalazków, opracowana przez znanego amerykańskiego organizatora handlu Rogera W. Babsona, który sądzi, że po urzeczywistnieniu tych dwudziestu pomysłów, ludzkość pozbyłaby się większości obecnych kłopotów".

Tymczasem zamieszczone błędnie zdanie: „Oto lista najnowszych wynalazków", mogłoby wywołać — jak już wyżej zaznaczyliśmy wadliwe mniemanie.

Dział Samochodowy

Sprawozdanie z I. Wszechpolskiego Zjazdu Kupców i Przemysłowców Samochodowych

W poniedziałek, dnia 29. 7. br. odbył się w Poznaniu Pierwszy Wszechpolski Zjazd Kupców i Przemysłowców Samochodowych. Na Zjazd przybyło przeszło 70 przedstawicieli najróżniejszych dziedzin handlu samochodowego, tak, że dzięki temu było rzeczą możliwą roztrząsać zagadnienia, obejmujące całość tej gałęzi naszego życia gospodarczego.

specjalne wydanie „Rynku Metalowego i Maszynowego", poświęcone w starannie ujętej treści Zjazdowi, oraz rozwojowi automobilizmu w Polsce.

W skład Prezydjum weszli: jako przewodniczący p. Marchlewski z Warszawy, oraz pp. dr. Maciuszyński z Krakowa, dr. Trande ze Lwowa, p. Sobecki z Wilna i p. Sierczyński z Poznania.



Uczestnicy Ogólno-Polskiego Zjazdu Kupców i Przemysłowców Samochodowych

Zjazd zagaił imieniem Komitetu Organizacyjnego p. dyr. Sierczyński, witając obecnych w tej liczbie przedstawicieli Urzędu Wojewódzkiego, Izby Przemysłowo-Handlowej, oraz automobilklubów.

W imieniu Zw. Tow. Kupieckich witał Zjazd p. prezes Majewicz — nadto witał zebranych wydawca „Rynku Metalowego i Maszynowego", p. A. Gustowski. Mówca zaznaczył, że prognostyki dla rozwoju naszego automobilizmu są najlepsze i rokują wszystkim chętnym pracy jak najlepsze widoki na przyszłość. Uczestnikom doręczono 56 stron obejmujące

Po wygłoszeniu szeregu referatów, które omówimy osobno, rozpoczęto po południu nad niemi dyskusję. Wyróżniała się ona wielkim umiarem nawet w kwestiach najważniejszych i dlatego załatwiano wszystkie sprawy wyjątkowo rozważnie i prędko.

Przyjęto następujące rezolucje:

1. Powołano w ramach Naczelnej Rady Związków Kupiectwa Polskiego Ogólnopolską Organizację Kupców Samochodowych. Ta nowa organizacja ma się opierać na istniejących, względnie nowopowstających organizacjach kupiectwa samochodowego centralnych

ośrodków Rzeczypospolitej. Do opracowania odpowiedniego statutu upoważniono Prezydjum z tem, że udział w Komisji Organizacyjnej weźmie przedstawiciel przemysłu samochodowego, p. inż. Modzelewski.

2. Postanowiono, że jednem z najpilniejszych zadań Centralnej Organizacji będzie opracowanie zasad sprzedaży samochodów, używanych w naszych warunkach. Opracowanie to powinno nastąpić na podstawie materjałów i danych wygłoszonego o tem referatu.

3. Postanowiono, że Komisja Organizacyjna wspólnie z przedstawicielami przemysłu opracuje zasady, na których ma się opierać clenie importowanych samochodów.

4. Uznano, że kwestję handlu pneumatykami należy możliwie najwcześniej uregulować ze względu na panujące w tej dziedzinie anormalne stosunki i sprawę tę powierzono Kołu Kupców i Przemysłowców w Warszawie. Zwrócono się równocześnie do przedstawicieli zagranicznych koncernów gumowych z tem, ażeby oni poparli zamierzoną sanację.

5. Zwrócono się do władz miarodajnych z prośbą o zniesienie rozporządzenia, wydanego w 1920 r. a dotyczącego zakazu ujawniania statystyki, dotyczącej kupców i marek samochodowych taboru samochodowego Polski.

Przed zamknięciem obrad odczytano tekst telegramu, wysłanego pod adresem p. ministra Przemysłu i Handlu.

Po ukończeniu głównych obrad odbył się wieczorem tegoż dnia bankiet dla uczestników Zjazdu w salach Bazaru.

Referaty
wygłoszone na I-szym Wszechpolskim Zjeździe Kupców i Przemysłowców Samochodowych w Poznaniu

„WARUNKI ROZWOJU AUTOMOBILIZMU W POLSCE".

Referat wygłoszony przez prezesa Mieszczanowskiego.

STRESZCZENIE.

Automobilizm oddał Polsce duże usługi przez rozszerzenie jej sieci komunikacyjnej, oraz przez pewne ożywienie naszego życia gospodarczego, spowodowane usprawnieniem transportów. Nie mamy obecnie dużego taboru samochodowego i 1 samochód przypada u nas na 1.174 mieszkańców, co w porównaniu z resztą kulturalnego świata, gdzie przeciętnie 1 samochód przypada na 64 mieszkańców, wynosi bardzo mało; mamy zato duży przyrost taboru samochodowego, wynoszący 34,8 proc. rocznie, który w porównaniu np. z 12,5 proc. w Anglji i 4,5 proc. w Stanach Zjednoczonych wykazuje, że automobilizm w Polsce ma przed sobą najlepsze widoki rozwoju. Mimo tak dobrych prognostyków należy zwrócić baczną uwagę na pewne rzeczy, tamujące u nas rozwój automobilizmu. Jedną z tych bolączek jest zły stan naszych dróg. Dla zaradzenia temu należałoby zaciągnąć długoterminową zagraniczną pożyczkę, którą możnaby zagwarantować państwowym podatkiem drogowym, z którego sum nastąpiłaby też jej stopniowo amortyzacja.

Następną bolączką naszego automobilizmu jest b. niska stopa życiowa w Polsce oraz wygórowana cena samochodów. W Ameryce np. kosztuje pewien wóz 525 dolarów, a po sprowadzeniu go do Polski musimy zapłacić za niego 1.140 dolarów. Inna znów maszyna, za którą trzeba płacić w Polsce 2.500 dol., kosztuje w Ameryce zaledwo 1.075 dol.

Winę tu ponoszą wysokie stawki celne i duży koszt, związany z przewozem i sprzedażą w Polsce. Zbyt wygórowane stawki celne powinny być zniesione, gdyż nasz krajowy przemysł samochodowy jeszcze nie istnieje, a zbyt prohibicyjna polityka importowa, nie zmniejszając przywozu, odbija się tylko ujemnie na życiu gospodarczem. Tak samo niewłaściwym jest stanowisko czynników miarodajnych, które nie dają dostatecznych ulg montowniom, mimo, że te ostatnie zużywają dużo krajowych surowców i zatrudniają polskich robotników.

Następną bolączką naszego przemysłu samochodowego jest konieczność udzielania kredytów klientom, co jest ogromnie trudne przy ogólnej ciasnocie gotówkowej w kraju.

Prócz tego ujemnie wpływa na handel samochodowy zbyt wielka ilość istniejących u nas typów maszyn, co utrudnia posiadanie wszystkich niezbędnych części zapasowych.

Reasumując przemówienie prezesa Mieszczanowskiego należy przyjść do wniosku, że automobilizm w Polsce ma duże widoki szerokiego rozwoju.

„ZAGADNIENIE SAMOCHODÓW UŻYWANYCH".

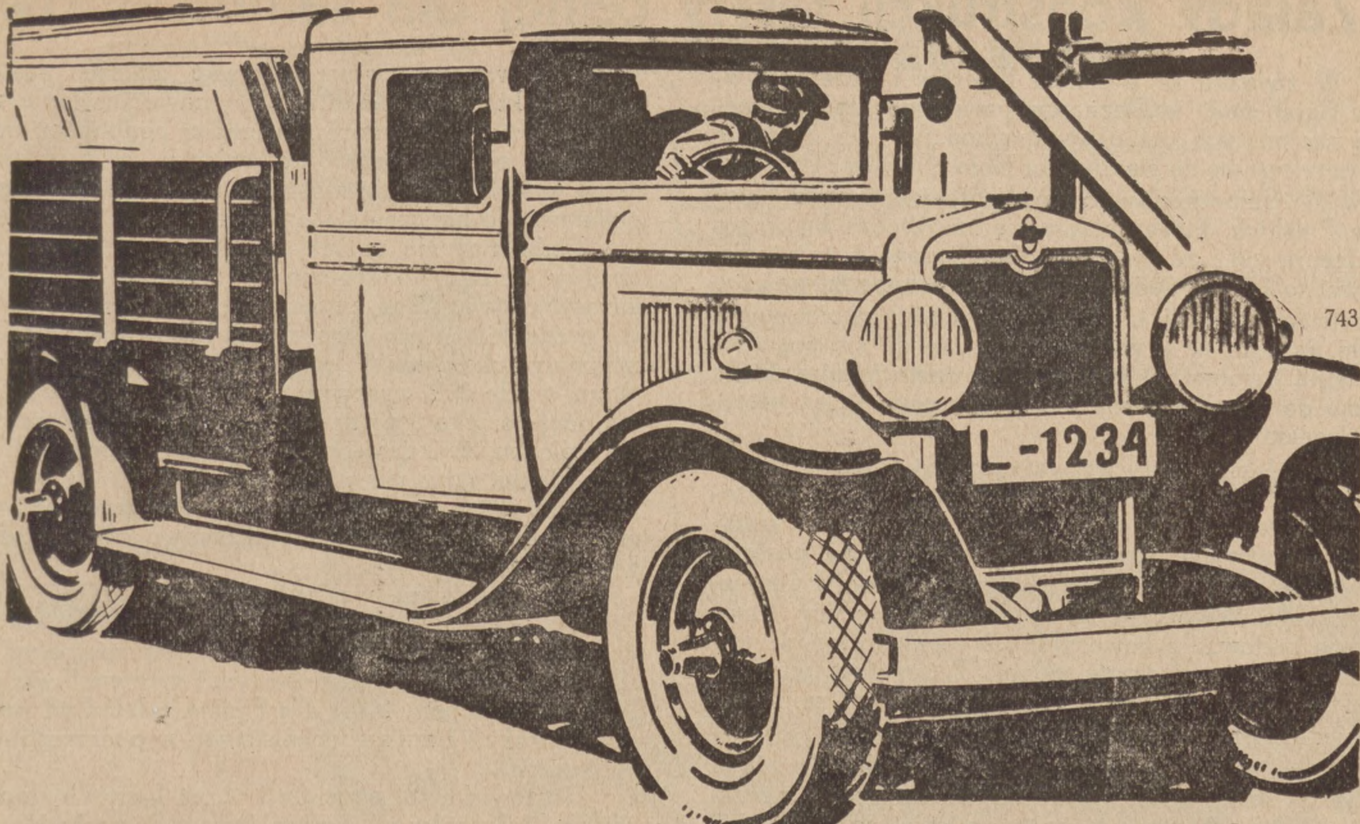
Referat inż. T. Sokołowskiego.

Przykra konieczność handlu samochodami używanemi wymaga opracowania specjalnego systemu postępowania, opierającego się na bezstronnym szacowaniu tych maszyn przez specjalne niezainteresowane komisje, działające w ramach pewnych tabel, ułożonych przez przedstawicieli handlu i przemysłu. Polecałoby się też stworzenie specjalnych organizacyj lub przedsiębiorstw, któreby się tym handlem zajęły, prowadząc go na zasadach rzetelnej i zdrowej kalkulacji i opierając się na zaufaniu nabywców.

„SAMOCHÓD W NOWEJ TARYFIE CELNEJ".

Referat p. E. Wencla.

Mówca zapoznaje nas z postulatami koła kupców i przemysłowców samochodowych i komunikuje, że te ostatnie zostaną prawdopodobnie w szerokiej mierze uwzględnione przy nowej taryfie, tak że należy spodziewać się, że zostanie wprowadzona zasada clenia „ad valorem", znacznie korzystniejsza i racjonalniejsza, niż stosowana uprzednio. Mówca występuje poza tem przeciwko stawkom prohibicyjnym, które utrudniają konieczną motoryzację kraju.



Niezawodny, szybki i oszczędny transport

Chevrolet podnosi dochodowość każdego przedsiębiorstwa

W życiu gospodarczem każdego kraju samochód ciężarowy, jako najbardziej niezależny i oszczędny środek transportowy odgrywa olbrzymią rolę.

Ciężarówka Chevrolet, wyróżniająca się najbardziej współczesnemi udoskonaleniami i znakomitym 6 cylindrowym silnikiem przy nadzwyczaj silnej budowie ogólnej i minimalnych kosztach utrzymania w każdem przedsiębiorstwie handlowem, przemysłowem, czy to w gospodarstwie rolnem, jest niezastąpiona. Zapewnia szybką i pewną dostawę tak bardzo pożądaną, kiedy chodzi o artykuły prędko ulegające zepsuciu.

Przebywa z łatwością najcięższe drogi i odznacza się zwrotnością i łatwością kierowania w najbardziej ożywionym ruchu ulicznym.

Wobec umiarkowanej ceny i ułatwionych warunków płatności dostępna jest dla najszerszego ogółu ze sfer handlowych i przemysłowych. *Wyrób General Motors.*

Upoważnione zastępstwa na całem terytorium Polski i w Wolnem Mieście Gdańsku.

CIĘŻARÓWKA CHEVROLET

GENERAL MOTORS w POLSCE, WARSZAWA

Zasady konstrukcji taryfy celnej dla samochodów

W związku ze Zjazdem Kupców i Przemysłowców Samochod. w Poznaniu poruszono znów kwestję racjonalych ceł dla samochodów. Na Zjeździe przychylono się do stanowiska Koła Kupców i Przemysłowców Samochodowych przy Stowarzyszeniu Kupców Polskich, które skłania się zasadniczo ku wprowadzeniu ceł „ad valorem", wychodząc z założenia, że jest to jedyny sposób uniknięcia przypadkowości w konstrukcji naszej taryfy. Stanowisko swoje opiera Koło na tem, że kryterjum wagi nie da się pogodzić z ciągłą ewolucją konstrukcyjną samochodów, która dążąc do udoskonalenia maszyn, kroczy wciąż nowemi drogami.

Przed kilku laty np. cały szereg wozów tanich znajdował się w drugiej grupie wagi, obecnie natomiast został zaliczony do trzeciej, gdyż pewne zmiany konstrukcyjne, konieczne ze względu na postępy techniczne, zwiększyły ich ciężar. Tak samo w przyszłości może okazać się, że najdroższe maszyny, które zaczną budować z nowoczesnych lekkich stopów, trafią do najniższej grupy celnej. Te właśnie względy zmuszają Koło do uznania kryterjum wagi za nieodpowiednie przy wyznaczaniu stawek celnych.

Również liczba cylindrów nie może być uważana za jakąś ścisłą podstawę do określania grupy taryfowej, gdyż podobnie jak waga, zmienia się i ilość cylindrów zależnie od prądów istniejących w technice. Obecnie właśnie widzimy takie zjawisko. Klasyczny samochód czterocylindrowy ustępuje miejsca maszynie 6-cylindrowej, a równocześnie coraz częściej zaczynają ukazywać się typy 2-cylindrowe.

Ponieważ należy przewidywać dalsze postępy techniki, które ostatecznie mogą nawet zastąpić dzisiejsze motory turbinami lub innemi podobnemi urządzeniami, należy przyjść do wniosku, że ilość cylindrów w żadnym razie nie może być na dłuższą metę podstawą do obliczenia stawki celnej dla samochodu.

Podobnież nie można dzielić przy cleniu samochodów na różne kategorje w zależności od rodzaju karoserji, gdyż i ona zmienia się z biegiem czasu. O ile przed kilku laty samochody kryte uchodziły za maszyny luksusowe i ze względu na to były wyżej clone, o tyle dziś maszyny otwarte zajmują stopniowo ich miejsce jako typy sportowe. Należy więc przyjść do wniosku, że karoserja nie powinna odgrywać roli przy cleniu, gdyż nie może być uważana za coś stałego, nie ulegającego zmianom techniczno-konstrukcyjnym i pozwalającego kwalifikować wóz do odpowiedniej kategorji.

Z tych właśnie względów należy przyjąć, że jedyną racjonalną podstawą do clenia samochodów będzie ich wartość rzeczywista. Takim sposobem obciążenie podatkowe będzie stałym i sprawiedliwie rozłożonym ciężarem, który nie będzie zależał od wahań w konstrukcji i zmian technicznych w poszczególnych systemach.

Stanowisko to, przyjęte i przez I-szy Ogólnopolski Zjazd Kupców i Przemysłowców Samochodowych, znalazło poparcie w sferach miarodajnych tak, że należy liczyć się z jego uwzględnieniem przy konstrukcji taryfy celej. (Sprawę taryfy celnej obszernie na Zjeździe omówili inż. p. Modzelewski, reprezentant fabryki krajowej „Ursus" i prezes p. Mieszczanowski).

Autobusy a bezpieczeństwo

Niema prawie dnia, żeby dzienniki nie przyniosły jakiejś wiadomości o katastrofie autobusowej. Te codziennie powtarzające się wypadki zaniepokoiły nietylko opinję publiczną, ale zwróciły uwagę władz bezpieczeństwa, które z całą energją pragną zapobiec złu.

Należy z całem uznaniem powitać tę akcję, która położy wreszcie tamę wypadkom. Najgorliwsze jednak nawet wysiłki czynników powołanych nie odniosą skutku, dopóki przedsiębiorcy autobusowi sami nie zrozumieją niebezpieczeństwa, jakie się kryje w nieodpowiedniem podwoziu.

Ameryka, gdzie autobusy konkurują na olbrzymich dystansach z kolejami, ma chyba w tym względzie największe doświadczenie. Ale nawet i w Ameryce zaledwie kilka fabryk specjalizuje się w budowie podwozi autobusowych.

Przodującą marką w tej dziedzinie jest od 20 lat samochód Federal. Dość przyjrzeć się wielkości i sile podwozia Federal, aby zrozumieć odrazu, jak wysokie wymagania stawiane są pod tym względem w Ameryce.

Największe linje autobusowe w Ameryce od Pacifiku do Atlantyku, mają w swoim użytku tysiące luksusowych autobusów Federal.

Z radością też należy powitać te pierwsze autobusy Federal, które już kursują na polskich drogach, jak Kraków—Zakopane, Warszawa—Radom, Warszawa—Chorzele, Warszawa—Tomaszów etc.

Ktokolwiek miał okazję odbyć dłuższą drogę wygodnym Federalem, przekonał się ze zdumieniem, jak przyjemną i bezpieczną jest jazda tym autobusem.

Jeżeli przedsiębiorcy autobusowi popierać będą wysiłki władz, budując solidne autobusy, trzeba mieć nadzieję, że wypadki dadzą się słyszeć coraz rzadziej.

Nowy samochód ciężarowy Rugby 401

Zakłady Durant Motors, Inc. wypuściły obecnie nowy typ podwozia ciężarowego i autobusowego, model „Rugby 401".

Dzięki zastosowaniu najbardziej nowoczesnych zdobyczy technicznych „Rugby 401" zainteresuje nietylko sfery automobilowe, ale zwłaszcza każdego przedsiębiorcę, który kładzie specjalny nacisk na racjonalną konstrukcję samochodu ciężarowego.

Wybitną cechą samochodu „Rugby 401" jest patentowana przekładnia o podwójnym bezpośrednim napędzie, wbudowana w tylny most. Przekładnia ta zwana „demultyplikator" stanowi wyłączny patent Zakładów Durant Motors, Inc. Dzięki tej instalacji samochód „Rugby 401" posiada w istocie 6 biegów wprzód oraz 2 wstecz, dając tem samem olbrzymią skalę przekładni.

Tryb atakujący jest dwustronnie zawieszony na łożyskach kulkowych i zarówno dyferencjał jak i półosie obracają się na łożyskach rolkowych syst. „Timken".

W modelu tym zostały zastosowane dwuszczękowe całkowicie obudowane hamulce Bendix'a z prasowanemi taśmami hamulcowemi. Płaszczyzna hamowania około 2.250 cm. kw.

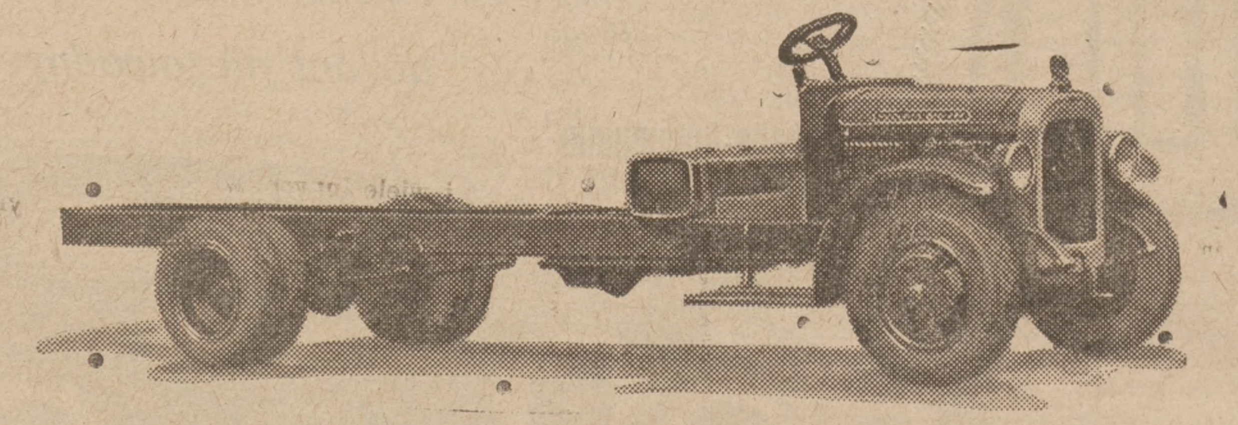
Model „Rugby 401" wyposażony jest w światowej sławy silnik „Continental", co w połączeniu z ekonomicznym gaźnikiem Tillotson i regulatorem obrotów gwarantuje rzeczywiście oszczędne zużycie paliwa i smarów.

Dzięki zastosowaniu elastycznych przegubów metalowo-gumowych między kołem rozpędowem a skrzynką biegów, wykluczających twarde metalowe uderzenia, zmniejsza się do minimum zużycie organów przenośnych. Długość ramy (od motoru do końca ramy 3,6 mtr.), oraz zwiększone rozstawienie osi 335 cm., pozwolą stosować dłuższe i wygodniejsze karoserje, bez potrzeby wyrzucania jej do tyłu, przez co wydatnie zmniejsza się zużycie gum.

Samochód Durant-Rugby dzięki swej konstrukcji z łatwością pokonywa trudności terenowe przy minimalnym zużyciu benzyny, smarów, opon oraz części zamiennych.

Ten nowy model „Rugby 401" wyposażony jest ponadto w silne stalowe koła z obręczami ciężkiego typu.

Chłodnica, lampy i inne armatury zewnętrzne są grubo platerowane chromem.



Przyszłość automobilizmu a organizacja stacyj obsługi

Stale wzrastający rozwój automobilizmu i coraz większe wymagania klienteli w tej dziedzinie pobudzają wytwórnie samochodów do wprowadzenia coraz to nowych ułatwień i udogodnień dla posługującej się samochodami publiczności.

Jednym z czynników, od których zależy w głównej — bodajże — mierze sprawne funkcjonowanie samochodu, jest dobrze zorganizowana sieć t. zw. Stacyj Obsługi.

„Obsługa" w zastosowaniu do automobilizmu jest u nas terminem nowym i pochodzi od powszechnie znanego w Ameryce słowa „service", co oznacza całokształt zabiegów, związanych z konserwacją i naprawą samochodów.

Na zabiegi te składają się przedewszystkiem czynności, mające na celu niedopuszczenie do przedwczesnego zużycia się pojazdu, i polegają na okresowych oględzinach i regulacjach poszczególnych zespołów jego mechanizmu; następnie, gdy dany zespół wysłużył już swoje lata, czy też „tysiące kilometrów", zadaniem „obsługi" jest doprowadzenie go drogą naprawy do takiego stanu, by w niczem nie ustępował dawnemu zespołowi w nowym samochodzie. Nowoczesna „obsługa" zapewnia więc, czy to fachowcowi, czy też zupełnie laikowi-automobiliście, możność posługiwania się swym pojazdem bez niespodzianek i w ramach zgóry przewidzianego budżetu.

Powstała w Polsce przed rokiem montażowa fabryka samochodów „General Motors w Polsce", będąca jednym z 23-ch zagranicznych oddziałów fabrycznych amerykańskiej firmy samochodowej General Motors Corporation uważa sprawną „obsługę" za najważniejszy czynnik, warunkujący zadowolenie klientów z jej wyrobów, i od samego początku nie szczędzi trudu, by „obsługę" tę postawić na najwyższym poziomie.

Z pośród przeszło 40-tu upoważnionych zastępstw samochodów General Motors, funkcjonujących we wszystkich ważniejszych ośrodkach w Polsce, niema obecnie już ani jednego, któreby nie posiadało własnej „stacji obsługi", specjalnie wyposażonej i tem samem przystosowanej do „obsługi" reprezentowanych przez nie samochodów.

Planowanie i organizowanie „stacyj obsługi", wskazówki przy wyborze odpowiednich narzędzi i urządzeń, oraz kompletowanie części zamiennych, szkolenie mechaników tak, by

mogli samochody naprawiać ściśle według wskazówek fabrycznych — oto zadania Działu Obsługi General Motors w Polsce.

Dokształcanie mechaników w metodach fabrycznych jest bardzo poważnym problemem. Przy wyborze systemu nauki zdecydowano się na system nauki wędrownej.

W najbliższych dniach opuszcza fabrykę General Motors w Warszawie t. zw. „Objazdowa Szkoła Obsługi Samochodów", która będzie kolejno odwiedzała poszczególne zastępstwa General Motors w Polsce. Szkoła ta urządzona jest w dużym samochodzie ciężarowym, specjalnie do tego celu zbudowanym, a wyekwipowanie jej zawiera wszelkie narzędzia i urządzenia, mające zastosowanie przy nowoczesnej „obsłudze" samochodów.

Wyposażenie Szkoły jest do tego stopnia kompletne, iż zawiera nawet małą elektrownię, napędzaną przez silnik samochodu. W ten sposób Szkoła może używać i demonstrować swe narzędzia również w miejscowościach nieposiadających elektrowni.

Personel Szkoły stanowi trzech specjalistów, między których podzielony jest odpowiednio całokształt czynności, związanych z doprowadzeniem do maksymum sprawności „obsługi" w danem zastępstwie.

General Motors w Polsce planuje założenie w przyszłości również stałej Szkoły przy fabryce w Warszawie. W ten sposób w czasie stosunkowo krótkim automobilizmowi polskiemu przybędzie spory zastęp fachowców-mechaników samochodowych, obznajmionych z najbardziej nowoczesnemi metodami i narzędziami pracy warsztatowej, które — jak wyłuszczyliśmy w niniejszym artykule — są podstawą dzisiejszej eksploatacji samochodów.

Kosztowny import części składowych karoseryj

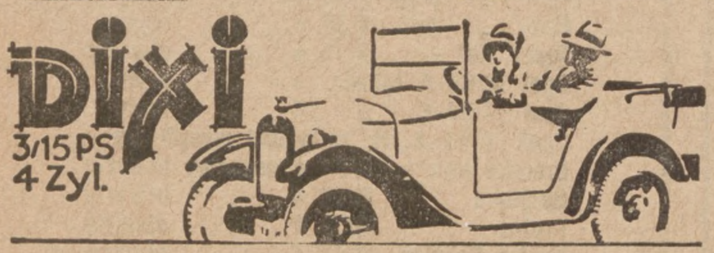
Z pośród krajowych fabryk karoseryj, większość pracuje wyłącznie dla pokrycia zapotrzebowania w budowie nadwozi taksówek i autobusów, nieliczne zaś produkują nadwozia lepsze dla użytku prywatnego.

W produkcji tych właśnie nadwozi natrafiamy na cały szereg trudności, które przy odpowiedniej organizacji dałyby się z łatwością usunąć. Na trudności te składa się głównie brak materjałów surowych, bez których budowa obejść się nie może. Brak więc jest np. bagietek wszelkiego rodzaju, a więc aluminjowych, różnych rozmiarów i profili, bagietek gumowych do oprawy szyb i uszczelnień, klamek, zatrzasków, urządzeń do podnoszenia szyb, odpowiednich prężyn na siedzenia, dermatoidów w lepszym gatunku, gum na chodniki, blachy aluminjowej do tegoż użytku, śrub łączących do drzewa, drobiazgów galanterji, do wykończania, a więc plafonier, wazoników, kantynek, urządzeń do rolet itp., zatem materjałów, których z łatwością przemysł polski mógłby całkowicie dostarczyć.

Obecnie przemysł karoseryjny radzi sobie w ten sposób, że wszelkie te artykuły sprowadza z zagranicy, co pociąga za sobą w pierwszym rzędzie odpływ walut zagranicę, a następnie skutkiem opłat celnych, podnosi znacznie cenę nadwozi produkcji krajowej. Obecnie więc dalszym etapem rozwoju naszego przemysłu samochodowego winno być dążenie do pokrycia zapotrzebowań własnemi środkami. Oczywiście, zbytecznem chyba będzie dodawać, że polski przemysł karoseryjny posuwa się narazie w budowie nadwozi miękkich, zaniedbując budowę karoseryj metalowych, dla uruchomienia bowiem produkcji karoseryj metalowych potrzeba nakładu wielkich kapitałów,

Samochód małego typu „Dixi"

Podobnie jak kiedyś rower, dziś samochód ewolucyjnie z luksusowego środka lokomocji i komunikacji używanego tylko przez wybrańców losu, przechodzi do roli niezbędnego narzędzia, zwiększającego intensywność pracy szczególnie w handlu i przemyśle.



Z tej też przyczyny wielką mają przed sobą przyszłość samochody, dostosowane do współczesnych potrzeb, a w czem wielką rolę odgrywa cena. Otóż warunkom tym odpowiada pod każdym względem samochód małego typu marki „Dixi", który przez znawców uznany został jako najekonomiczniejszy w świecie. Cena tego wozu o wysokiej wartości konstruktywnej i jakościowej wynosi tylko 2.200 marek niemieckich, a nabyć go można na bardzo dogodnych warunkach przez firmę *G. Scherfke*, fabryka maszyn w *Poznaniu*, przy ul. Dąbrowskiego 93.

Szkoły obsługi i naprawy samochodu specjalnie dla mechaników w garażach

Wytwórnie samochodów wprowadzają obecnie w życie pewną inowację, która będzie napewno przyjęta z zadowoleniem przez szerokie koła właścicieli samochodów, a mianowicie organizują one szereg szkół „obsługi samochodu" w Europie. Nie chcąc dłużej pozostawiać właścicieli swojej marki samochodów na los szczęścia w wyborze często źle urządzonego garażu i niedoświadczonych mechaników, wytwórnie dążą obecnie do zapewnienia właścicielom samochodów doskonałej obsługi. Pod pojęcie „obsługa" wytwórnie podciągają wszelkie udogodnienia dla doraźnej naprawy samochodu i dla utrzymania go w zupełnym porządku.

Parę wytwórni amerykańskich urządziło już takie szkoły obsługi, do których uczęszczają kierownicy warsztatów i mechanicy dla zaznajomienia się z najnowszemi metodami przy naprawie i utrzymaniu samochodu. The Studebaker Corporation, jedna z największych fabryk samochodów wysokiej klasy, otworzyła podobną szkołę w Hamburgu pod kierownictwem p. C. G. Tate, znanego w Ameryce specjalisty w tej dziedzinie. Wszystkie potrzebne przyrządy, wartości wielu tysięcy dolarów, zostały sprowadzone z Ameryki. Szkoła ta przygotuje zastęp doskonałych fachowców dla obsługi samochodów Studebakera w Europie.

WIADOMOŚCI RÓŻNE

ZWOLNIENIE SAMOCHODÓW OSOBOWYCH, BĘDĄCYCH W POSIADANIU PRZEDSIĘBIORSTW PRZEMYSŁOWYCH I HANDLOWYCH OD OPODATKOWANIA JAKO PRZEDMIOT ZBYTKU.

Wobec pobierania przez poszczególne związki komunalne od właścicieli samochodów osobowych podatku od posiadania przedmiotów zbytkowych (luksusowych) na podstawie art. 25, punkt 3, ustawy z dnia 11. VII. 1923 r. o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych, Izba Przemysłowo-Handlowa zwróciła się do kompetentnych czynników z memorjałem, wskazując na potrzebę zwolnienia od tego opodatkowania samochodów osobowych, będących własnością poszczególnych przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych, a niezbędnych dla celów zarobkowych danego przedsiębiorstwa. Naskutek tego memorjału związki komunalne otrzymały zlecenie zwolnienia od podatku luksusowego tych samochodów osobowych, co do których odpowiednia organizacja gospodarcza wyda opinję, że konieczne są dla celów zarobkowych danego przedsiębiorstwa.

Podając powyższe do wiadomości zainteresowanych, zaznaczamy, że odnośnie do sfer gospodarczych Pomorza, zaświadczenia wydaje Izba Przemysłowo-Handlowa w Grudziądzu.

Pomorski Klub Automobilowy urządził wycieczkę połączoną z próbą sprawności maszyn. Wśród licznych marek samochodowych, biorących udział w tej wycieczce, wyróżniały się 6-cylindrowe Chevrolety. Pierwszą nagrodę w próbie sprawności zdobył p. Stadie z Bydgoszczy na samochodzie marki Chevrolet, zwyciężając wszystkie klasy wozów. Najlepszy bezwarunkowo czas dnia osiągnął p. Kiehn na Chevrolecie w próbie sprawności jazdy na serpantynach.

Największą ilość punktów dodatnich poza konkurencją otrzymał również Chevrolet, kierowany przez p. Niedbalskiego. Wspomniane wyniki świadczą o wysokiej wydajności samochodów marki Chevrolet.

W związku z kupnem przez General Motors Corporation 40% akcyj w fabryce samolotów Fokker'a mają nastąpić zmiany w Radzie Zarządzającej tego przedsiębiorstwa. Mianowicie obecna liczba członków tej rady zostanie zwiększona przez wejście w skład rady przedstawicieli General Motors Corporation. Według doniesień z New Yorku, został mianowany na stanowisko wiceprzewodniczącego rady z ramienia General Motors, kpt. E. Rickenbacker, słynny as lotnictwa amerykańskiego z czasów wojny światowej. Przechodzi on do fabryki Fokker'a, opuszczając dotychczasowe swoje stanowisko w dyrekcji wydziału sprzedaży fabryk La Salle i Cadillac Motors Car Company.

WYDAWNICTWA FACHOWE

Ukazał się I. numer dwutygodnika **„MOTOR"**, poświęconego zagadnieniom handlu i obsługi automobilowej. Pismo to, pojawiające się ogromnie na czasie, bo w chwili wielkiego pokupu na samochody, podaje cały szereg cennych rad dla automobilistów. Na treść składają się: Od Redakcji. — Bezpieczeństwo ruchu. — Działalność General Motors. — Rynek Amerykański. — Rynek samochodowy w Polsce. — Dział techniczny samochodów Chevrolet. — Budowa karoseryj w Polsce. — Kilka praktycznych uwag dla kierowców. — Doskonały dział obsługi, obfita kronika i komunikaty. — Cena niezmiernie przystępna 40 gr. — Do nabycia wszędzie. — Adres Redakcji: Poznań, ul. Św. Marcina 49.

Handel i Przemysł Rowerowy

Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią

Męski czy damski rower?

Zmieniają się czasy, zmienia się moda oraz poglądy na estetykę, dobry ton itp. rzeczy.

Wpływ tych zmian odbija się też na rowerach.

Kiedy przed trzydziestu laty kobiety zainteresowały się rowerem i zaczęły go używać, powstał cały szereg protestów. Mówiono, że rower pozbawia kobietę właściwych jej cech, że oddziaływuje ujemnie na jej zdrowie, że wreszcie jeżdżenie nim jest bodajże niemoralne. Nie było wtedy nawet mowy o używaniu przez kobietę roweru męskiego, który wymagałby radykalnej zmiany stroju i dlatego fabryki stworzyły specjalny typ niskiej ramy, umożliwiającej używanie tego sportu w długiej i „moralnej", według ówczesnych poglądów sukni. Po pewnym czasie przyzwyczajono się do wyglądu rowerzystki i zaprzestano wyśmiewania się, lecz wymagano od niej specjalnego stroju, który dziś wydałby się nam więcej niż dziwacznym.

Po pewnym czasie śmielsze kobiety zaryzykowały jazdę w specjalnych szerokich szarawarach, które były znacznie dogodniejsze niż suknia i pozwalały na korzystanie z wysokiej ramy, lecz eksperyment ten nie udał się, gdyż ówczesna opinja publiczna nie dopuściła do takiej śmiałej inowacji. Ostatecznie zapomniano powoli o kwestji stroju, kobieta poza sportem zaczęła korzystać z roweru jako z taniego środka lokomocji, jeżdżąc na nim w codziennem ubraniu i ze starych „przesądów" pozostała tylko specjalna rama.

Po wojnie zaczął się prąd umęszczyźnienia, co też odbiło się na modzie rowerowej. Coraz częściej spotykamy kobiety, które korzystają z wysokiej męskiej ramy, jeżdżąc w bryczesach lub sportowych trykotach przyczyniają się do zmniejszenia wyrobu rowerów specjalnie damskich. Nie do nas należy kierowanie damską modą i damskiemi upodobaniami, lecz mimo to musimy z tym wszystkiem liczyć się i odpowiednio regulować produkcję. Z drugiej strony możemy też, przez wytworzenie specjalnych modeli, wpłynąć częściowo na kształtowanie się upodobań naszego społeczeństwa, które samo nie lubi i nie może tworzyć rzeczy technicznych, lecz łatwo przyjmuje dobre i odpowiednie inowacje.

Teraz właśnie nadchodzi odpowiedni moment dla rozstrzygnięcia kwestji, jaki właściwie rower powinniśmy budować dla kobiet. Przed kilkunastu laty damskie rowery były ciężkie i technicznie wadliwe, zrozumiałem więc stawało się dążenie sportsmenek do korzystania z lżejszych i praktyczniejszych modeli, lecz dziś technika poczyniła takie postępy, że mimo trochę większej ilości rur w ramie, rower damski w niczem prawie nie ustępuje męskiemu; ma zato większą zaletę, że nie zmusza kobiety do zmiany stroju przed każdą jazdą i pozwala jej takim sposobem traktować rower jako narzędzie sportu i jako praktyczny środek lokomocji. Uwzględniając więc częste i zupełnie nieprzewidziane zmiany mody kobiecych toalet, powinniśmy raczej propagować rower z ramą obniżoną, która nie wymaga sportowego ubrania lub sukni o specjalnym kroju, a dla dogodzenia naszym klientkom musimy, idąc śladami przemysłu samochodowego, tworzyć specjalne modele dla „pięknej pani". Rozumie się, że nie będziemy mogli tu posunąć się zbyt daleko, lecz kilka drobiazgów, na które chcemy obecnie zwrócić uwagę, mogą w znacznej mierze przyczynić się do zadowolenia naszej klienteli. Zaczniemy od rzeczy, pozornie najmniej ważnej, mianowicie od koloru. Przed laty sławny Ford powiedział, że może malować swoje samochody dowolną farbą, byleby kolor jej był czarny, lecz dziś musiał on zrezygnować z tego poglądu i dawać maszyny w kolorach jasnych, które więcej odpowiadały modnym kobiecym toaletom.

Tak samo i w przemyśle rowerowym należałoby damskie modele malować jaśniej, co dziś przy coraz większym rozpowszechnieniu się natryskiwania i farb

celulozowych nie może przedstawiać żadnych trudności. Równocześnie należałoby pomyśleć i o wygodzie klientek przez zaopatrzenie ich rowerów w torebki, nadające się nietylko do umieszczenia oliwiarki i kluczy, lecz dostatecznie duże i tak wygodne, ażeby kobieta mogła tam włożyć swoją torebkę oraz inne drobiazgi, które zwykła nosić w ręku. Tak samo nie zaszkodziłoby przymocowanie do steru uchwytu z lusterkiem i małym pudełeczkiem dla pudru, od użycia którego nie mogą odzwyczaić się nawet najwięcej zagorzałe rekordzistki.

Te właśnie drobiazgi, na które nie zwracamy zazwyczaj dostatecznej uwagi, mogą w wielkiej mierze przyczynić się do definitywnego rozwiązania kwestji modelu roweru dla kobiet. Rozumie się, że dla kobiet, zajmujących się sportem prawie zawodowo i dążących do rekordów i tak przy wyborze roweru rolę będą odgrywały zupełnie inne czynniki, o których w obecnej chwili nie będziemy mówili. *(K—i).*



ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE.
POD REDAKCJĄ DYPL. INŻ.-EL. M. RZĘCKIEGO.

Dalsze protesty przeciwko ofercie Harrimana

(Dokończenie.)

Obowiązki inwestycyjne Harrimana ujęte są w ten sposób, iż w pierwszem 5-leciu inwestycje mają wynosić maksymalnie 15 miljonów (t. j. po 3 milj. rocznie), w drugiem 10 milj. (po 2 milj. rocznie), w następnych 50 latach po półtora milj. rocznie — również „maksymalnie", co z uwagi na brak ścisłego określenia co właściwie ma być w tych ostatnich 50 latach wybudowane uzależnia wykonanie inwestycyj w znacznym stopniu od własnej tylko oceny koncesjonarjusza. W sumie daje to maksymalnie 100 milj. dolarów w 60 latach, a 25 milj. w pierwszem dziesięcioleciu. Z uwagi na to, że po 10 latach już 8-procentowy dochód z elektrowni pozwoli pokryć z niego i amortyzację i nowe instalacje, wartość realnego wkładu w postaci przypływu obcych kapitałów do Polski posiada tylko tych 25 milj. dolarów, a właściwie (jeśli odliczymy dochody tego okresu) jeszcze mniej. W każdym razie więc przypływ kapitału dzięki koncesji Harrimanowskiej nie dosięgnie 200 milj. zł.

Powyższe inwestycje obejmują wybudowanie elektrowni wodnej na Dunajcu oraz elektrowni cieplnej (opalanej węglem) w Zagłębiu Dąbrowskiem lub Krakowskiem. Elektrownia wodna ma w pierwszem 5-leciu osiągnąć siłę 40 000 koni, w drugiem 5-leciu dojść do 90 000 koni. Elektrownia cieplna ma mieć wydajność nie mniejszą niż 30 000 kilowatów. Co do tej ostatniej jednak należy zwrócić uwagę, iż koncesja nie nakłada bynajmniej na koncesjonarjusza obowiązku wybudowania w zagłębiu węglowem elektrowni własnej, gdyż daje mu prawo zakupu prądu z elektrowni już na tym terenie istniejących.

W ten sposób, bez łożenia większych kosztów, a jedynie przez wybudowanie sieci rozdzielczej, będzie mógł koncesjonarjusz pobierać bardzo tanio energję elektryczną z kopalń (po cenie zapewne nie wyższej jak 3 grosze), z możnością sprzedaży prądu po taryfie maksymalnej, wynoszącej 70 do 90 groszy za jednostkę, t. zw. kilowatgodzinę. Przewidziane bowiem w koncesji rabaty przy dwuznacznej stylizacji umowy staną się dla większości, zwłaszcza mniejszych miast i drobnych przedsiębiorców, zupełnie nieosiągalne.

Nadto koncern Harrimana ma w pierwszem 5-leciu przeprowadzić sieć wysokiego napięcia między elektrownią na Dunajcu a Zagłębiem Dąbrowsko-Krakowskiem (długości 12 km.) i zainstalować sieci rozdzielcze w miastach liczących ponad 5 000 mieszkańców, w pięcioleciu następnem sieć wysokiego napięcia ma być rozszerzona do 750 km. ogólnej długości, a instalacje sieci rozdzielczych mają objąć także miasta o ludności 3 000—5 000 mieszkańców. Obowiązków inwestycyjnych w ciągu dalszych lat 50 koncesja nie precyzuje dokładnie, orzekając ogólnie, iż mają one polegać na dalszem zwiększeniu elektrowni i sieci stosownie do zwiększonego zapotrzebowania.

Zobowiązania te nazywa jeden z krytyków „iluzorycznemi, ile że koncesja nie zawiera żadnych szczegółowych warunków, co i jak ma być wybudowane, a firmie Harriman et Co., względnie jego następcom nic łatwiejszego, jak wykazać rozmaite kwoty, jako wyłożone na poczet zobowiązań inwestycyjnych wobec Polski. W praktyce wskutek tego będzie tak, że wszystkie koszty ruchome pójść mogą na rachunek inwestycyj.

Wedle p. ministra Moraczewskiego ogólna siła elektrowni Harrimanowskich ma osiągnąć 215 000 koni. A jakiż jest stan obecny? Posiadamy elektrownie okręgowe w Pruszkowie (22 420 koni) i w Zagłębiu Dąbrowskiem w Małobądzu (30 570 koni), dalej elektrownię w Sierszy i planowaną elektrownię krośnieńskiego zagłębia naftowego w Męcince, wielkie elektrownie w Warszawie (58 425 HP) i Łodzi (45 850 HP), mniejsze w Zgierzu (9 540 HP), Radomiu (5 910 HP), Piotrkowie (4 800 HP), Częstochowie (4 200 HP), Kielcach (2 500 HP), Sandomierzu, Wadowicach, Sosnowcu, elektrownię miejską w Krakowie, szereg elektrowni kopalnianych. Elektrownia Harri-

manowska bynajmniej nie wejdzie w pustkę, nie będzie spełniała roli pioniera karczującego dziewiczy teren. Będzie raczej tym czynnikiem, który z posiadanego monopolu, traktując go w pierwszej linji jako monopol handlowy, ciągnąć będzie korzyści.

Z okazji rozprawy w województwie łódzkiem na temat koncesji harrimanowskiej, wypłynęły na wierzch interesujące fakty, stwierdzające, że zysk Harrimana jako koncesjonarjusza, płynąłby w przeważnej części z kieszeni konsumentów, płacących za prąd drożej niż obecnie.

Główne zagadnienie tkwi jednak w problemie strategicznego bezpieczeństwa Państwa. Projekt koncesji, przewidującej dostarczanie przez Harrimana siły elektrycznej także dla zakładów państwowych, a więc i wojskowych, skonstruowany jest w ten sposób, że polecając zasadniczo wybudowanie elektrowni wodnej na Dunajcu w ciągu lat 5-ciu, daje zarazem możność uchylenia się od tego obowiązku.

W paragrafie 26-tym bowiem umowy czytamy: „Uprawniony wykona jednocześnie całkowite badania w celu wyjaśnienia możliwości wykorzystania sił wodnych na rzece Dunajcu i ogólne badania nad możliwością wyzyskania sił wodnych na terenie uprawnienia". To znaczy, że jeżeli badania dadzą wynik ujemny, elektrowni nie będzie. To samo jest z obowiązkiem budowy elektrowni cieplnej w Zagłębiu Krakowskiem lub Dąbrowskiem. I tutaj Harriman dodał zastrzeżenie, że jest uprawniony do ewentualnego wyzyskania rezerwy jakichkolwiek istniejących zakładów elektrycznych w granicach obszaru koncesji lub na jego granicy.

Zakładem, położonym na granicy obszaru koncesyjnego, posiadającym „rezerwy energji", jest elektrownia w Chorzowie, należąca do berlińskiej firmy A. E. G. (Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft) i ukrywająca się za Harrimanem.

W tem właśnie tkwi główne niebezpieczeństwo. Harriman, występując w mniejszej tylko mierze, jako producent energji elektrycznej, a głównie jako jej sprzedawca, pozostawia sobie możliwość czerpania prądu z elektrowni, leżącej na granicy polsko-niemieckiej, gdzie na wypadek wojny wystarczy jedno tylko przecięcie kabla, by pozbawić polski przemysł (także i wojenny) środka energji elektrycznej.

Właścicielem elektrowni chorzowskiej jest firma A. E. G., współpracująca ściśle z rządem niemieckim. Prezesem jej był słynny minister Rathenau, a w zarządzie siedzą wybitni politycy niemieccy.

To też uzależnianie kraju od współdziałania z firmą niemiecką pod protekcją amerykańskiego koncernu, byłoby krokiem zbyt ryzykownym.

Rola radja w życiu kulturalnem człowieka

(Dokończenie.)

Kondensator. — Lampka radjowa. (Radjo Vacuum Tube).

Kondensator jest jednym z najważniejszych przyrządów w aparacie odbiorczym, ponieważ przeciwdziała samoindukcji cewki transformatora. Jest to niejako śpichlerzyk elektryczności, składa się z serji dodatnich płyt i drugiej takiej serji ujemnych. Dodatnie płyty są izolowane od ujemnych. Samoindukcja stawia opór prądowi, a kondensator zaś przeciwdziała samoindukcji, tak że jeżeli w obwodzie elektrycznym poza cewką indukcyjną włączymy kondensator odpowiedniej pojemności, to samoindukcja zostanie zredukowaną do zera i umożliwi przejście większej ilości prądu w danym przewodniku.

Co więc robimy nastawiając aparat na daną długość fali? Pokręcamy kondensator do odpowiedniej pojemności, redukując samoindukcję w obwodzie, zmniejszając opór dla nikłego prądu przejętego z anteny zapomocą transformatora. Ponieważ samoindukcja zależy od częstotliwości prądu w antenie, a więc od długości fali, to ze zmianą długości fali musimy regulować kondensator obrotowy.

Lampka katodowa jest to pewnego rodzaju przekaźnik czyli „relay", który działa automatycznie z szybkością światła. Lampka katodowa używana, w radjo składa się z trzech części czyli elektrodów albo przewodników: anoda siatka i katoda. Anoda nie jest połączoną z katodą metalowym przewodnikiem, czyli prąd elektryczny płynie w lampce przez przestrzeń, przez rozrzedzone powietrze, z anody do katody. Siatka jest umocowaną pomiędzy anodą i katodą. Ta lampka katodowa łączy dwa obwody elektryczne: obwód anodowy, z anody do katody i obwód siatki od siatki do katody. Ta więc przestrzeń w lampce od siatki do katody jest wspólną częścią obydwóch obwodów. Katoda musi być w żarzącym się stanie, inaczej prąd nie będzie płynąć przez lampkę. Powietrze z lampki musi być wypróżnione.

W obwód siatki musi być włączoną jedna z cewek transformatora anteny i kondensator. Obwód anodowy musi zawierać baterję. Poza baterją można włączyć słuchawki zwykłego telefonu jeżeli aparat jest o jednej lampce. Kiedy antena nie przejmuje fal elektro-magnetycznych, a więc nie posiada napięcia elektrycznego ani też prądów elektrycznych, obwód siatki będąc magnetycznie sprzężonym z anteną też nie posiada napięcia ani prądów zmiennych. To więc nie wywiera żadnego wpływu na prąd anodowy baterji, płynący przez lampkę i z tym nie wprawia w ruch błony słuchawki telefonu. Lecz kiedy w antenie a z tem razem i w obwodzie siatki zostaną wzbudzone prądy elektryczne zmienne, chociażby bardzo nikłe, te prądy płynąc przez lampkę, zmniejszają i powiększają prąd anodowy baterji, czyli odtwarzają te same zmiany w obwodzie anodowym, nadając prądowi anody charakter zmienny.

Ten prąd zmienny posiada też zmienny nierówny elektro-magnetyzm naokoło swego przewodnika, to więc przebiegając przez słuchawkę telefonu wprawia w ruch membranę tejże. Teraz otrzymamy odpowiedni sygnał czy głos ludzki. Musimy pamiętać, że siła fal radjowych jest modulowana czyli regulowana podług siły głosu ludzkiego, przechodzącego przez mikrofon włączony w obwód anteny nadawczej Tu więc widzimy, że siła głosu zależy od zmian czyli wahań prądu przechodzącego przez słuchawkę telefonu. Tu lampka katodowa spełnia jeszcze jedną bardzo ważną funkcję, a mianowicie powiększa te zmiany z obwodu siatki na obwód anody przeciętnie osiem i więcej razy zależnie od kontrukcji lampki.

Powyżej mówiliśmy o funkcji jaką spełnia w aparacie odbiorczym kondensator, lampka katodowa i radjo transformator, składający się z dwóch cewek indukcyjnych. Aparat odbiorczy do przejmowania fal z dalekich stacyj nadaw-

czych zawiera całą serję tych lampek katodowych, zwykle złączonych z sobą magnetycznie zapomocą transformatorów.

Radjo przechodząc różne stopnie rozwoju i z biegiem czasu udoskonalając się coraz więcej odgrywa jedną z najważniejszych ról w życiu kulturalnem człowieka. Jako środek komunikacyjny nie ma ono sobie równego. Co przyszłość nam przyniesie trudno dziś przewidzieć. W każdym razie telewizja czyli widzenie na odległość i transmisja energji elektrycznej bez przewodników to są dwa etapy, z których pierwszy, telewizja, już jest częściowo zrealizowany. Człowiek swojemi zmysłami może odczuć tylko bardzo mały zakres różnych zjawisk natury. Obserwujemy fale świetlne, ale nie możemy odczuć fal elektro-magnetycznych ani promieni Roentgena ("X") chociaż jak doświadczenia wykazały, że jak światło tak i fale radjowe i promienie "X" są pochodzenia elektro-magnetycznego, tylko długość ich nie jest jednakowa. Nie odczuwamy tych fal tak samo jak nie widzi barw człowiek ślepy, i nie słyszy dźwięków głosu człowiek głuchy. Temu możemy przypisać, że w naturze istnieje wiele różnych zjawisk, których nauka nie jest w stanie wytłumaczyć i o których mało co wiemy.

Może w przyszłości człowiek dosięgnie wyższy szczyt doskonałości rozwoju umysłowego i z biegiem czasu odczyta różne tajemnice przyrody, nad któremi najprzedniejsi uczeni doby obecnej naprożno łamią sobie głowy, i będzie spoglądał na nasze zdobycze w różnych gałęziach wiedzy doby obecnej, tak jak my dziś spoglądamy na niezdarnie obłupany kamień w postaci siekiery używanej przez człowieka przedhistorycznego.

DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Apel do krajowych fabryk maszyn rolniczych

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji maszyn rolniczych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWN. „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".

Kolczatki na paryskiej wystawie maszyn rolniczych w r. 1929

Podając opis racjonalnej brony systemu Geoffroy (p. „Rynek Met. i Masz." nr. 28, str. 1070), zwróciliśmy uwagę na to, że na tegorocznej wiosennej wystawie maszyn rolniczych w Paryżu poświęcono wiele miejsca także maszynom i narzędziom mniej skomplikowanym, przeznaczonym do podniesienia fizycznej struktury i sprawności gleby. Do tego rzędu maszyn dla uprawy roli zaliczyć należy różnego typu kolczatki, między któremi na wyróżnienie zasługuje kolczatka ze skośnemi gwiazdami. Kolce tych gwiazd, ułożonych w dwa szeregi, nie są okrągłe, lecz trój- i czterograniaste; nie są też one ustawione jak przy bronie francuskiej prostopadle do osi, lecz skośnie. Dalszą charakterystyką tych bron jest, że kolce pierwszego wałka pochylone są ku przodowi, zaś kolce gwiazd tylnego wałka w stronę odwrotną, czyli ku tyłowi. Przesuwalność łożysk osi wałków pozwala na dowolne zwarcie lub rozwiedzenie wałków, zależnie od potrzeby.

Te kolczatki wystawione były w trzech modelach — tylu, w ilu są wyrabiane — mianowicie:

	średnica gwiazd w cm	szerokość robocza w cm	waga w kg
ciężka	40	150—245	520—720
średnia	30	165—250	400—525
lekka	25	170—215	390—450

Każdy z tych modeli ma swój ściśle określony cel użycia. Do rozbijania brył zaraz po orce służy kolczatka ciężka; kolczatki średnie doprawiają rolę przed siewem, zwłaszcza pod buraki; najlżejsze, właściwie lekkie, służą do doprawiania roli względnie do kruszenia skorupy wierzchniej po siewach i wiosną.

Technika działania tych kolczatek polega na tem, że działają one w pierwszym rzędzie przez uderzenie ostrym kantem kolca, a następnie przez pokrywanie bryłek i odrzucanie ich skośnie do kierunku ruchu pod tylne gwiazdy, które raz jeszcze uderzają w nie i w ten sposób kruszą i rozbijają rolę.

Nie widząc działania narzędzia w polu, pisze W. Wokar w miesięczniku „Maszyny Rolnicze", trudno zdać sobie dokładnie sprawę z wyniku jego pracy, nie może jednak ulegać wątpliwości, że kolczatka o kanciastych, skośnie ustawionych ramionach działa energicznie.

Przy zastosowaniu takiego narzędzia na roli suchej a zawierającej mało koloidów, nieuniknienie nadmiernie ją rozpylimy, natomiast na ziemiach, jakie często się spotyka we Francji, powstałych z wietrzenia skał twardych ze znaczną nieraz zawartością nierozłożonych grubych okruchów mineralnych, gdzie dobre uprawianie roli bez użycia energicznie działającego narzędzia nie jest do pomyślenia, kolczatki te oddawać mogą bardzo dobre usługi rolnictwu.

Stosowanie takich kolczatek na naszych bielicach, zwłaszcza w porze suchej, byłoby bardzo ryzykowne, gdyż nieuniknienie rozpylilibyśmy je całkowicie, natomiast na glebach zwięzłych, na glinach, ciężkich madach lub w miejscowościach podgórskich otrzymamy efekt, jakiego nie dostaniemy przy zastosowaniu innych narzędzi.

Sądzę, że sprowadzenie na nasz rynek opisanych kolczatek byłoby bardzo celowe, gdyż umożliwiłoby lepsze doprawianie gleb cięższych, które jakkolwiek nie są typowemi dla Polski, jednak na całym jej obszarze znajduje się ich spora ilość.

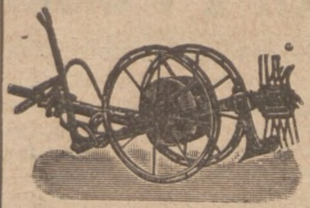
Z pomiędzy innych kolczatek, jakie były na wystawie ,należy zwrócić uwagę na kolczatkę w rodzaju typu amerykańskiego, z kolcami cienkiemi, zagiętemi ku przodowi. Różni się ona od amerykańskiej zasadniczo tem, że o ile ta ostatnia ma gwiazdy duże, o tyle tego typu francuska posiada gwiazdy o średnicy małej i na jednej ramie pierścienie są umieszczone w trzy lub cztery rzędy. Są one przeznaczone do uprawy posiewnej lub do niszczenia skorupy na roli uprawionej.

Dzięki małej średnicy gwiazd działają one bardzo energicznie, dokładnie rozdrabiając rolę; powstaje jednak przytem obawa, że przy szybkich obrotach pierścieni rozdrabniają one ziemię zanadto, zwłaszcza ziemie niedostatecznie zwięzłe."

Nowy koncern maszyn rolniczych w Stanach Zjednoczonych Am.

Jak donosi „Zeitschrift für Landwirtschaftsmaschinen Industrie und Handel" z Lipska, w Spokane nastąpiło zjednoczenie całego szeregu fabryk maszyn rolniczych pod nazwą firmy „Oliver Farm Equipment Co.". Chodzi tu o ujęcie w jeden koncern fabryk maszyn rolniczych w północno- i południowo-zachodnich krajów Stan. Zjedn. Nowy koncern będzie rozporządzał wspólnym kapitałem akcyjnym w wysokości 50 miljonów dolarów.

Najkorzystniejsze źródło zakupu dla odsprzedających



Wyrabiamy masowo jako specjalność:

kopaczki „Gwiazda B"

do kopania ziemniaków bezsprzecznie najpraktyczniejsze z wszelkich istniejących kopaczek



przodki „Naprzód"

do żniwiarek, całe z żelaza kutego, o wysokich kołach biegowych

młocarnie cepowe „Ideał"

na łożach kulkowych z hamulcem bębnowym, nadające się znakomicie dla średnich i mniejszych gospodarstw.

Prosimy zażądać ofert



BRACIA MALAK

Fabryka maszyn i odlewnia żelaza

Telegr.: Bramafa. **ŻNIN (Wlkp.)** Telefon nr. 30.

Wystawiamy na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu w r. 1929.

7030

Najkorzystniejsze źródło zakupu dla odsprzedających



„IDEAŁ"

nóż do krajania słomy

na ściółkę

tani — praktyczny — trwały

Jedyni producenci 3641

Centrala Pługów Parowych T. z o. p. Fabryka Maszyn

Poznań, św. Wawrzyńca 36. Telefon 6117 i 6950



Maszyny Rolnicze

Specjalność:

„BURACZARKI"

tanie, trwałe, wydają w 10 minutach do 100 kg. pokarmu dla bydła.

Lekka obsługa - Cena 35 zł

FABRYKA MASZYN

ERNST, HENNIG i Ska

5799 KOŁOMYJA 7730

Zastępcy i agenci poszukiwani.

Młocarnie szerokomłotne VISTULA
Młocarnie z przymykami
Młocarnie z wałami do gładkiej słomy
Walce, kieraty
Siekacze do buraków
Sortowniki ziemniaków 5603 t
Maszyny do czyszczenia zboża
Sieczkarnie bębnowe do zapędu mechanicznego stojące i na wozach
Sieczkarnie tarczowe
Koła transmisyjne
Pompy do gnojówki z rurą stalową i wyjmującemi wentylami
Szufle ziemne do transportowania ziemi
wykonuje jako długoletnią specjalność

A. P. Muscate

Fabryka Maszyn Sp. z o. p.

TCZEW (Pomorze)

6437

Wywóz maszyn i narzędzi rolniczych z Polski

Na zasadzie danych Związku Eksportowego Przemysłu Metalowego Przetwórczego polskie fabryki maszyn i narzędzi rolniczych wywiozły zagranicę swoich wyrobów:

Kraj przeznaczenia	1926 r.		1927 r.		1928 r.		Styczeń — Kwiecień 1929 r.	
	q	wartość w dolarach	q	wartość w dolarach	q	wartość w dolarach	q	wartość w dolarach
Rosja	6553,4	74.443	15002,—	177.449	4480,6	53.904	4.263,—	46.816,—
Turcja	1465,2	17.905	1391,2	17.998	103,2	1.230	—	—
Rumunja	1153,8	11.788	572,5	7.416	839,6	8.641	80,1	656,—
Łotwa	1109,5	14.875	644,5	8.738	499,5	8.220	114,2	1.324,—
Finlandja	163,8	1.400	78,9	1.140	174,4	2.142	—	—
Estonja	50,7	540	351,6	3.351	330,4	3.541	540,6	6.366,—
Bułgarja	13,2	144	—	—	29,2	367	—	—
Litwa	3,7	42	105,5	1.202	247,0	2.146	—	—
Brazylja	—	—	183,3	2.602	—	—	—	—
Chiny	—	—	11,0	100	10,2	160	—	—
Danja	—	—	1,9	19	—	—	—	—
Niemcy	—	—	69,9	554	1,0	14	—	—
Persja	—	—	—	—	54,2	638	—	—
Ameryka Półn.	—	—	—	—	2,1	20	—	—
Mandżurja	—	—	—	—	116,2	1.522	—	—
Chile	—	—	—	—	36,6	506	2,1	22,—
Jugosławja	—	—	—	—	1,8	14		—
Transwaal	—	—	—	—	1,4	18		—
	10513,3	121.137	18412,3	220.569	69 7,4	83.083	5.000,0	55.184,—

Mechanizacja zbioru buraków

Niemiecki Związek Przemysłu Cukrowniczego w swem sprawozdaniu rocznem omawia między innemi także działalność wydziału zbiorów buraków, powołanego przed kilku laty do życia przy instytucie maszyn rolniczych w Halle. Sprawozdanie głosi, że prace tego wydziału w kierunku mechanizacji zbiorów buraków istotnie już w zakresie używalności obecnie istniejących maszyn, doprowadziły do znacznego ułatwienia tych zbiorów. Ostateczne jednak rozwiązanie zagadnienia mechanicznego zbierania buraków zabierze jednak jeszcze wiele czasu, tem więcej, że wymaga różnych maszyn i narzędzi pomocniczych, których dziś jeszcze dokładnie określić nie można. Istniejącemi obecnie narzędziami i maszynami przeprowadza fachowe doświadczenia inż. Wüstner, dążąc przedewszystkiem do pełnego, celowego i racjonalnego wykorzystania ich zdolności użytkowej. Największą przeszkodą w mechanizacji zbiorów buraków jest miękka rozmokła ziemia, która zwykle w porze tych zbiorów pokrywa nasze role. Na wszelki wypadek wydział prowadzi swoje prace i badania nadal i pewnie już po tegorocznych żniwach buraków, usłyszymy o nowych narzędziach dla tego celu fabrykowanych.

Od Redakcji

W artykule **„Maszyny i narzędzia rolnicze na P. W. K."**, dr. inż. Świeżawskiego, umieszczonym w „Rynku Metalowym i Maszynowym" nr. 29, str. 1112, wydrukowano błędnie nazwę firmy **„Perkun"** („Perku" zamiast „Perkun") **Towarzystwo Fabryki Motorów w Warszawie Sp. Akc. Warszawa** (Praga), ul. Grochowska 46, która na P. W. K. w odnośnym dziale wystawia model 3½ konnego motoru ropowego. Z fabryką „Kraj" w Kutnie firma „Perkun" nie ma żadnej łączności.

Równocześnie zaznaczamy, że wspomniana firma „Perkun" oprócz wspomnianego 3½-konnego motoru ropowego, dostarcza dla rolnictwa jeszcze motory o sile 6 PH i 10 PH, stałe, przenośne i na taczkach; dla przemysłu zaś młynarskiego motory spalinowe o sile od 3½ do 60 PH.

Prosta konstrukcja motorów ułatwia niezmiernie ich obsługę; zaś małe zużycie paliwa powiększa ich wydajność i opłacalność tak w rolnictwie jak i w innych przemysłach.

Apel do krajowego przemysłu budowlanego

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawlamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji materjałów budowlanych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWN. „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO“.

Udział Polski we wrocławskiej wystawie „Mieszkania i Warsztaty Pracy"

Obecnie odbywa się we Wrocławiu wystawa „Mieszkań i Warsztatów Pracy“, która budzi żywe zainteresowanie w całej Europie środkowej. Wybudowano tam osadę próbną dużych rozmiarów, która daje jasny przegląd wszelkiego rodzaju mieszkań. Prócz domów pojedyńczych, podwójnych, jednorzędowych, zasługuje tam na uwagę nowy zupełnie typ dużego domu dla bezżennych, obejmującego około 100 mieszkań.

W grupie „pracowni“ można zobaczyć wszelkie formy warsztatów rękodzielników. Formy te przedstawione są w 14 wzorowo urządzonych pracowniach. Niczego tam nie pominięto. Możemy dalej podziwiać pracownię kupca — w postaci ulicy sklepów, warsztat pracy rolnika, a więc wzorowo urządzone gospodarstwo rolne. Nie zapomniano tam nawet o pracownikach umysłowych, bo oto zwiedzający mogą zobaczyć biura, kantory, pokoje ordynaryjne dla lekarzy i t. d.

Wielka wystawa hal poddaje szczegółowej analizie wszelkie produkty pracy umysłowej i materjalnej, która w tej próbnej osadzie i w tych wzorowych warsztatach pracy znalazły swą ostateczną formę. Ta rewja hal przedstawia nadto plany budowy i kształtowanie miast, oraz obraz mieszkań zagranicznych. Przed oczami widza przeciąga ujęta w logicznie kolejne grupy cała dziedzina pracy budowlanej, poczynając od pierwszej cegły poprzez wszystkie materjały i konstrukcje budowlane, a kończąc na gotowym pięknie uszeregowanym rzędzie domów, tworzących całą ulicę.

Wystawa ta daje fachowcom doskonałą sposobność systematycznego wszechstronnego zbadania organizacji budowy i sposobów jaknajracjonalniejszego wykorzystania powierzchni budowlanej i pozwala poznać nowe metody budownictwa oraz nowe materjały budowlane.

Stoisko polskie znajdujemy w grupie „rewji zagranicznej“, przedstawiającej dorobek i kulturę budowlaną zagranicy. Stoisko to przedstawia sie okazale i daje dokładny obraz rozwoju i braków w budownictwie polskiem. Warszawscy architekci wybrali materjał charakterystyczny dla obecnej budowy mieszkań wielkomiejskich w Polsce. Materjał ten obejmuje dwie duże, obramowane tablice i liczne rysunki o powierzchni kilku metrów kwadratowych. Tablice przedstawiają w szarej, zielonej i białej barwie plany budowy kolonji na Zoliborzu pod Warszawą, których realizację podejmuje Spółdzielnia dla Budowy Mieszkań. Cyfry i dane statystyczne służą do wyjaśnienia planów, żywo ilustrowanych kilkoma ciekawemi zdjęciami fotograficznemi. Długi szereg czarno-białych rysunków długości kilku metrów przedstawia plany dużego kompleksu czteropiętrowych domów mieszkalnych, projektowanych przez miasto Łódź. Na jednym rysunku widzimy plany, nad któremi widnieją obrazy domów, a na drugim rysunku — prócz planów — uwidocznione są te same obrazy w przekrojach. Chodzi tutaj o domy obejmujące mieszkania jednopokojowe do trzechpokojowych, a zatem o mieszkania dla ludu. Do tych planów i rysunków dołączone jest bardzo pouczające expose, które zapomocą powiększonych fotografij wyświetla kwestję ruchu budowlanego w Polsce.

Dane statystyczne, oparte na urzędowych spisach ludności, wskazują na wielki brak mieszkań. Dla złagodzenia tej ogromnej nędzy mieszkaniowej — jak nas informuje wspomniane powyżej exposé — wybudowano w latach 1921/29 — przy finansowej pomocy Banku Gospodarstwa Krajowego — około 100.000 izb w większych miastach, a nadto takąż ilość bez pomocy rządowej w mniejszych miastach. Niedobór mieszkaniowy ocenia się wraz z Warszawą w przybliżeniu na 300.000 mieszkań. Materjał statystyczny przynosi także interesujące zestawienie kredytów budowlanych, rozdzielonych przez Bank Gospodarstwa Krajowego pomiędzy poszczególne miasta Polski, nadto zestawienie wyników akcji kredytowej podjęte przez wspomnianą instytucję w latach 1924—1928 na rzecz osób prywatnych, spółdzielni i samorządów gminnych, oraz dane, dotyczące zużytkowania na cele mieszkaniowe sum, płynących z podatków od lokali i t. p. Tem statystycznem zestawieniem poparty wykład wykazuje wkońcu niedostateczność owych sum i przedstawia zakrojony na dużą miarę projekt rozszerzania ruchu budowlanego.

Każdego Polaka, zwiedzającego wystawę wrocławską, cieszyć musi, że kwestja budowlana Polski zajmuje w niej tak wybitne miejsce. Dobrze byłoby, gdybyśmy ten obszerny i pouczający materjał, dotyczący naszego budownictwa, uprzystępnili również naszym szerokim sferom. Tak obszerne wykresy i rysunki jak na wystawie wrocławskiej, powinny widnieć również np. na Powszechnej Wystawie Krajowej.

Powstanie korporacyj budowniczych poznańskich

W ostatnich dniach odbyło się pierwsze zebranie korporacji budowniczych poznańskich „Strzechy“, której statut został już zatwierdzony przez województwo. Na zebraniu tem wybrano zarząd korporacji, w którego skład weszli p. p. R. Maniewski — prezes, S. Trawczyński, Wł. Urbaniak, A. Bzyl, E. Rychlicki, P. Hoffman, J. Domeracki i M. Bąkowski. Korporacja liczy obecnie 57 członków, przeważnie właścicieli poważnych firm budowlanych w Poznaniu i w województwie. Syndykiem korporacji jest adwokat p. dr. Górnicki.

Korporacja ta niewątpliwie położy wiele zasług na polu polskiej kultury budowlanej, gdyż już na pierwszem zebraniu postanowiono poczynić kroki celem ożywienia rynku budowlanego, zmniejszenia braku mieszkań oraz porozumienia się z odnośnemi władzami i instytucjami bankowemi w sprawie budowy domów mieszkalnych.

Kongres Międzynarodowy Producentów Dykt

Z inicjatywy Związku Producentów Dykt i Fornirów w Polsce odbył się w ostatnich dniach czerwca w Rydze kongres producentów dykt z Finlandji, Łotwy i Polski, t. j. z najważniejszych krajów europejskich produkujących dyktę. Przedstawiciele Estonji przybyć na zjazd nie mogli.

Omawiano dwie grupy spraw wielkiej wagi. Pierwsza z nich dotyczyła zaopatrzenia w surowiec, która to sprawa nabiera coraz bardziej charakteru międzynarodowego w szczególności wobec zachłannej polityki niemieckiego przemysłu dyktowego oraz wobec posunięć rządu sowieckiego z ostatnich lat. Dalej obradowano nad sprawą standaryzacji dykt. W tej dziedzinie postanowiono opracować wytyczne standaryzacji dla wyrobów gotowych oraz opracowano szereg norm zmierzających do ujednolicenia stosunków na najważniejszych rynkach dyktowych. Wybrany został stały komitet, który zajmie się załatwieniem spraw wytkniętych przez Kongres z siedzibą w Warszawie. Następny Kongres odbyć się ma w r. 1930 w Helsingforsie.

Wzrost eksportu cementu polskiego

Wywóz cementu, który w początkach r. b. nie odgrywał żadnej niemal roli obecnie wzmaga się poważnie, przyczem w maju dochodził on do 11.000 ton. W czerwcu ogólnie pomyślna tendencja dla wywozu trwała dalej. Gros eksportu pochłaniają rynki zamorskie na czele z Brazylją i Egiptem. Wśród rynków europejskich na pierwszem miejscu kroczy Szwecja i dalej Łotwa. Objawem pomyślnym jest również pewne ożywienie eksportu na Litwę, który utrudniony został wprowadzeniem bojowych stawek celnych z początkiem roku bieżącego.

Bakterje niszczycielami domów

Angielscy bakterjologowie po długich i mozolnych badaniach ustalili, że istnieją bakterje, które żyją w kamieniu i powolną a niepowstrzymaną swą pracą, powodują rozpadanie się tego kamienia.

Naturalnie dzieje się tutaj, jak w organizmie ludzkim. Bakterje mogą długo żyć w kamieniu i nie wywoływać zmian widocznych, aż kiedy zjawią się odpowiednie warunki, rozwijają się gwałtownie i mogą wywołać katastrofę.

Bakterje żyją także w kamieniach i cegłach, używanych do budowy domów, a bakterjologowie angielscy uważają, że wiele niespodziewanych i zdumiewających katastrof budowlanych, które dotychczas przypisywano działaniu wiatru, pogody lub rozmaitego robactwa, ma za powód bakterje.

Ogólny zarys umowy w sprawie budowy stoczni w Gdyni

Podpisana w Ministerstwie Przemysłu i Handlu w dniu 17 lipca b. r. umowa ze Stocznią Gdyńską, na czele której stoją prof. inż. Noe i inż. A. Dunin, rozwiązuje aktualną sprawę powstania i budowy pierwszej stoczni w porcie gdyńskim.

Na wydzierżawionym (na 35 lat) terenie przy basenie południowym portu, Stocznia Gdyńska w terminie półrocznym zobowiązuje się przystąpić do budowy większych warsztatów do naprawy i budowy kutrów rybackich, remontów mechanizmów statków, budowy helinga z podciągiem do wyciągania statków. Aczkolwiek Stocznia narazie ma zaspokajać przeważnie potrzeby rybackie, dalsze rozszerzenie jej w celu zaspakajania również potrzeb żeglugi morskiej staje się koniecznem, jako jedynej dotychczas Stoczni w Gdyni. W związku z tem Stocznia nabędzie wkrótce dok pływający 3.000 ton.

Sytuacja w przemyśle cementowym

Fabryki cementu są wszystkie czynne; wykorzystują jednak swą zdolność produkcyjną tylko w 70%. Zużycie cementu wewnątrz kraju pomimo gorszych konjunktur budowlanych utrzymuje się na poziomie r. ub. Zagraniczne rynki zbytu zostały utrzymane te same.

W związku z podniesieniem płac robotnikom o 11% i podrożeniem miału węglowego, ceny w stosunku do r. ub. wzrosły ze zł. 7,25 do zł. 7,70 za 100 kg. Dobra organizacja przemysłu cementowego sprawia, że w tej gałęzi wpływy gotówkowe wynoszą w dalszym ciągu 92% obrotów, pozostałe 8% pokrywane są wekslami najwyżej trzymiesięcznemi.

WIADOMOŚCI DROBNE

EKSPORT DRZEWA SOWIECKIEGO DO ANGLJI.

Z okazji pobytu w Moskwie przedstawicieli angielskich importerów drzewa, prasa sowiecka podaje następujące szczegóły o wywozie drzewa sowieckiego do Anglji: w r. 1928 Związek Sowiecki dostarczył Anglji drzewa za 5 milj. £., która to suma stanowiła połowę wartości całkowitego wywozu drzewa sowieckiego w ciągu tegoż roku. W bieżącym roku gospodarczym do 1 lipca wywóz drzewa sowieckiego do Wielkiej Brytanji osiągnął wartość przeszło 7 milj. £. W kołach sowieckich przewiduje się dalszy wzrost tego eksportu.

ŻUŻLE JAKO MATERJAŁ BUDOWLANY.

Według opinji fachowców, materjałem budowlanym o świetnej przyszłości są żużle z węgla, doskonale nadające się do wyrobu cegieł z pustaków, posiadających niezwykłą trwałość i wysoką wartość cieplną. Dzięki tym zaletom rozpowszechniają się one szybko w kraju o wysokiej technice budowlanej, w Stanach Zjednoczonych, gdzie istnieje już kilkadziesiąt fabryk, produkujących ponad 2 miljardy cegieł i pustaków z żużli. Są one nadto bardzo lekkie, co daje poważne oszczędności przy przewozie kolejowym, niełamliwe i trwałe, pod każdym więc względem wytrzymują konkurencję z innemi gatunkami cegieł. Domy budowane z cegieł żużlowych są ciepłe w zimie a chłodne w lecie, gdyż taka cegła jest złym przewodnikiem ciepła, odporne na wilgoć i dające większe niż inne domy zabezpieczenie przeciw hałasom ulicznym, gdyż cegły żużlowe posiadają właściwość przytłumienia dźwięków. Twardość, niełamliwość cegieł żużlowych pozwala na wiercenie w nich otworów do przeprowadzenia rur, wbijanie gwoździ, jak również na wyrabianie z żużli rur wodociągowych, gazowych i elektrycznych.

WYWÓZ CEMENTU,

który w początkach r. b. nie odgrywał żadnej niemal roli, obecnie wzmaga się poważnie, przyczem w maju dochodził on do 11.000 ton. W czerwcu ogólnie pomyślna tendencja dla wywozu trwała dalej. Gros eksportu pochłaniają rynki zamorskie na czele z Brazylją i Egiptem. Wśród rynków europejskich na pierwszem miejscu kroczy Szwecja i dalej Łotwa. Objawem pomyślnym jest również pewne ożywienie eksportu na Litwę, który utrudniony został wprowadzeniem wysokich stawek celnych z początku roku bieżącego.

KONTYNGENT FRANCUSKIEGO ŻELASTWA DLA POLSKI.

Według ostatnich wiadomości z ambasady polskiej w Paryżu, będzie przyznany Polsce w dniach najbliższych nowy kontyngent żelastwa na trzeci kwartał r. b. w wysokości 15.000 ton. Odpowiednie licencje będą wydane prawdopodobnie w ostatnim tygodniu b. m.

WAŻNY WYNALAZEK W PRZEMYŚLE CELULOZOWYM.

W Norwegji zastosowano obecnie bardzo ważny wynalazek inż. A. E. Nielsena, który pozwolił na bardzo znaczną oszczędność opału i na ulepszenie końcowego produktu w przemyśle celulozowym. Chodzi o specjalny sposób gotowania, który zapewnia większą gęstość produktu daleko prostszym niż dotąd sposobem. Ważne znaczenie ma to, że do produkcji celulozy może być używane nietylko drzewo wysuszone, lecz i świeże. Ma to szczególniejsze znaczenie dla Polski, ponieważ przetrzymywanie materjału angażuje przez dłuższy czas drogi u nas kapitał. W Norwegji osiągnięto drogą zastosowania tego wynalazku oszczędność w wysokości 12% w stosunku do obecnej ceny rynkowej. W naszych warunkach oszczędność ta byłaby prawdopodobnie jeszcze większa. Eksploatacją wynalazku inż. Nielsena zajmuje się nowopowstałe towarzystwo norweskie „Fibre Making Development Ltd. A. S.“, na którego czele stoi sam wynalazca.

SYTUACJA W WIELKOPOLSKIM PRZEMYŚLE MEBLARSKIM.

W dziale mebli wykwintnych miesiąc maj przyniósł wzmożony ruch w związku z P. W. K. Zamówienia na wykonanie stoisk pozwalały zatrudnić znaczną ilość pracowników. Natomiast w czerwcu stagnacja była zupełna. Wobec braku obrotów personel techniczny zredukowano. Warunki finansowe pogorszyły się do tego stopnia, iż trudno dziś zdyskontować nawet dobre weksle. W dziale mebli typu średniego po gorączkowym okresie przedwystawowym wrócono do spokojnego trybu pracy. Zmniejszyła się liczba zamówień specjalnych; musiano więc przejść do produkcji masowej, aby zapełnić w międzyczasie opróżnione składnice. Panujący ogólnie w przemyśle kryzys gotówkowy daje się i tutaj silnie odczuwać; ilość zamówień zmniejszyła się znacznie. Ceny surowca pozostały bez zmiany.

ROSYJSKA GOSPODARKA DRZEWNA.

W okresie pomiędzy 1 lipca 1928 r a 1 czerwca 1929 r. wywóz drewna tartego z Rosji wyniósł w przybliżeniu 900 tysięcy standartów wobec 500 tys. w poprzednim okresie rocznym. Wywóz papierówki zwiększył się w tymże czasie dziesięciokrotnie, dochodząc do 400 tys. sążni^3. Wywóz fornierów z 45 tys. na 95 tys. mt.^{3}. Tak znaczny rozwój eksportu możliwy był przedewszystkiem skutkiem niezwykłego obniżenia cen na drewno surowe. Poważną rolę odegrały jednak inwestycje dokonane w przemyśle, które w ciągu ostatniego pięciolecia wyniosły 1106 miljonów rubli, z których 586 milj. rubli przypada na tartaki. Plan gospodarczy przewiduje uruchomienie w ciągu najbliższych 5 lat 259 nowych przedsiębiorstw drzewnych.

DOM BEZ ŚCIAN.

Współczesna architektura w najszerszym stopniu uwzględnia przy budowie domów mieszkalnych wymagania higjeny, dążąc do zapewnienia mieszkańcom maksimum słońca i świeżego powietrza. Ciekawym pod tym względem eksperymentem jest wybudowanie w Stuttgardzie ogromnego, kilkunastupiętrowego gmachu, nie posiadającego zupełnie ścian, które zastąpione zostały kombinacją łączących się bezpośrednio ze sobą okien. Przy zupełnej trwałości gmach ten daje rzeczywiście bardzo wiele światła i świeżego powietrza.

Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Poznań, 1. 8. Stefan Pełczyński, hurtownia materjałów budowlanych, Poznań 3, Dworzec Towarowy notuje następujące ceny (w złotych): cegła iłówka 64—68, cegła tonówka 69—78 za tysiąc sztuk, franco wagon cegielnia; dachówki karpiówki I klasy 150 za 1 000 sztuk franco wagon cegielnia; wapno budowlane dla odsprzedawców 4.15, dla konsumentów 4.40 za 100 kg. loco wagon Wapienniki pod Inowrocławiem; cement portlandzki za worek papierowy a 50 kg. 6.00, dla budowniczych i odsprzedawców, względnie 6.75 dla konsumentów. Następne ceny rozumieją się franco stacja Poznań lub skład w Poznaniu: cement portlandzki za beczkę 180 kg. 22.50, za beczkę 200 kg. 24.50, za worek pap. 50 kg. 6; wapno budowlane w bryłach za 50 kg. 2.60 dla odsprzedawców, względnie 2.80 dla konsumentów, wapno hydrauliczne zł 12 za beczkę 150 kg.; papa dachowa za metr kw. nr. 80 zł 1.05, nr. 1000 zł 0.86, nr. 125 zł 0.73, nr. 150 zł 0.64, nr. 175 zł 0.57, nr. 200 zł 0.53, papa izolacyjna za metr kw. zł 2.50, górnośląska smoła preparowana, bezwodna zł 28.50 za 100 kg. netto, za beczkę osobno zł 16; lepik z węgla kamiennego zł 40 za 100 kg.; powyższe ceny za smołę i wyroby smołowcowe obowiązują tylko przy stałym odbiorze i przy większych ilościach. Trzcina sufitowa szyta drutem palonym po zł 4, szyta drutem pocynkowanym po zł 4.40 za wałek 20 m. kw.; gips murarski zł 6.25, gips sztukatorski zł 7.25 za 1 worek 75 kg. łącznie z 1 workiem, przy dostawach całolub półwagonowych ceny odpowiednio niższe.

Warszawa, 1. 8. Ceny materjałów kamiennych loco kamieniołomy w Polsce wynoszą za tonę: Kostka gruba zł 90, kostka drobna zł 70, tłuczeń zł 12. Krajowa produkcja materjału kamiennego jest niewielka w stosunku do dużego zapotrzebowania na materjały kamienne do budowy dróg bitych ulic, torów kolejowych itp. Krajowy przemysł kamieniarski jest słabo rozwinięty i posiada dużo braków pod względem technicznym. Najwięcej rozwinięty jest przemysł kamieniarski w województwie krakowskiem, gdzie pracuje kilka większych zęściowo zmechanizowanych kamieniołomów, produkujących 1.000 ton dziennie materjału. Poza tem kamieniołomy znajdują się w województwach: kieleckiem, lwowskiem i tarnopolskiem, są to jednak kamieniołomy przeważnie niezmechanizowane, przytem produkcja ich jest mała. Ze względu na słabo rozwinięty przemysł krajowy kamień importowany jest do Polski z zagranicy, w dużych ilościach. Największe w Polsce złoża skał znajdują się w województwie poleskiem i wołyńskiem. Ostatnio eksploatację tych skał na własne potrzeby zajęło się Min. Robót Publicznych i niektóre samorządy, jak Warszawa, Sejmiki śląskie i poznańskie, miasta z Małopolski itd.

Warszawa, 1. 8. Notowania artykułów technicznych — pomocniczych dla przemysłu za tonę fr. st. załadowania, cegła ogniotrwała normalna 97.50 zł, kopulakowa 107.50 zł, glina ogniotrwała mielona 60 zł, mączka szamotowa 80 zł, zaprawa szamotowa 70 zł, kamień wapienny 7 zł.

Warszawa, 1. 8. — Na rynku kafli ożywienie małe. Cena orjentacyjna — w zł za 1 sztukę loco skład: kwadratele białe zwyczajne 60.00, — gładkie „berlińskie" 2.00, — majolikowe 1.30.

Zbyt kafli uzależniony jest od ruchu budowlanego, a wskutek zastoju w roku bież. obroty znacznie mniejsze, niż w ub. latach. Sprzedaż odbywa się tylko w niewielkich ilościach, większych zamówień brak. Spodziewane jest większe ożywienie w handlu jesienią i w związku z temi przewidywaniami krajowa produkcja kafli nie zmniejsza się.

Warszawa, 1. 8. Ceny importowanych marmurów za metr kwadr. wynoszą: włoski marmur, biały zł 54, francuskie i belgijskie kolorowe od 70 do 120 zł. Ceny marmurów od dłuższego czasu nie ulegają żadnym zmianom. Opłaty celne na importowane marmury wynoszą: za marmur włoski zł 1.60 od 100 kg., francuski i belgijski zł 9.10 od 100 kg. W kraju posiadamy tylko kieleckie marmury kolorowe, natomiast marmuru białego, używanego np. do elektryczności w kraju nie posiadamy i musimy importować go z zagranicy, przeważnie z Włoch. Obecnie w handlu panuje kompletny zastój w związku z mało ożywionym ruchem budowlanym w r. b. Obroty w r. b. nie dosięgają nawet 50% obrotu z lat ubiegłych. Zapotrzebowania są jedynie na wyroby artystyczne, kałamarze i t. p., do których jednak zużywa się bardzo mało marmuru, oraz na nagrobki.

Warszawa, 1. 8. Ceny papy w zależności od gatunku za rolkę 7 m. długości wynoszą zł 3.75 — 8. W związku z zastojem w ruchu budowlanym zapotrzebowania obecnie są minimalne. Na rynku papy panuje zastój. Silna konkurencja pomiędzy poszczególnemi fabrykami wpływa na zniżkę cen. Obroty w r. b. w porównaniu z ub. rokiem są daleko mniejsze.

Kraków, 1. 8. Ceny orjentacyjne — w zł za 1.000 sztuk loco cegielnia: cegła maszynowa formatu austrjackiego 86.00, — polskiego 83.00, dachówka ciągniona 190.00, — tłoczona 200.00.

Białystok, 1. 8. Zapotrzebowanie niewielkie. Ceny orjenacyjne — w zł za 1.000 sztuk loco skład: cegła biała 95.00—100.00, — czerwona 140.00—150.00; za 100 kg.: gips 8.00, cement 12.50—13.00; za 1.000 kg.: wapno 60.00.

METALE I WYROBY METALOWE.

Warszawa, 1. 8. Ceny odlewów ze sopów specjalnych. Koło odlewni metali półszlachetnych notuje za 100 kg. w złotych następujące ceny odlewów ze stopów specjalnych, przepisanych przez ministerstwo kolei żelaznych dla taboru P. K. P. Bronz panewkowy VII 624 zł. — osprzętowy V_2 578 zł., — fosforowy VII_3 630 zł., Mosiądz III 457 zł. Cena odlewów metali półszlachetnych, notowano: armaturę mosiężną 550. gr., armature bronzową 6 zł., — fosforbronzową 6.30, odlew mosiężny galanteryjny 10 zł. Ceny powyższe za 1 kg. loco fabryka bez opakowania za gotówkę. Ceny odlewów aluminjowych. Warszawskie odlewnie notują ceny odlewów glinianych (aluminjowych) od 11 do 16 złotych za kg.

Warszawa, 1. 8. Cena odlewów żeliwnych. Podług notowań Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych cena odlewów żeliwnych surowych dla Warszawy wynosi od dnia 25 maja rb. od 0.78 zł do 1.61 zł za 1 kg. loco fabryka złom żeliwny (fragment lany zagr.) 185 zł za tonę.

Katowice, 1. 8. Syndykat Polskich Hut Żelaznych notuje za tonę franco huta. Żelazo sztabowe — cena zasadnicza zł 350, żelazo formowe (do włącznie N. P. 24) 350, żelazo formowe (NP. 26 i ponad) 390, bednarka gorąco walcowana 422.50, żelazo uniwersalne 390, blacha gruba do (5 mm.) 525, drut walcówka (w jakości handlowej) 397.50, podkłady do rozjednic (niedziurkowane) 525, zwykłe łupki płaskie 490, łupki klinowe 515, podwójne łupki klinowe 532.50, podkładki równe 472.50, podkładki pochylone 525, płyty hakowe 820, łapki 980, prowadnice (walcowane) 462.50, szyny klinowe (nieobronione) 462.50, szyny (poniżej 100 mm. wysokości) zł 385, do tego podkładki 462.50, łupki płaskie 462.50, łupki klinowe 515, podkłady 462.50, blacha do cynkowania dostarcza się w stanie żarzonym bez specjalnej dopłaty za żarzenie, przy innych natomiast zamówieniach na cienkie blachy żarzone dolicza się następujące dopłaty: przy 1 do poniżej 5 mm. — 10.345 proc., 0.875 mm. — 5.36 proc., 0.75 mm. — 4.68 proc., 0.625 mm. — 0.04 proc., 0.562 mm. — 4.05 proc. — 0.50 mm. — 6.32 proc., 0.43 mm. — 1.88 proc., 0.375 mm. — 0.58 proc. Za blachy o grubościach niewymienionych w powyższem zestawieniu liczy się sąsiednią wyższą dopłatę. Cenę blach 2 razy dekapowanych (efektywne) za 1 t. grubość: 0.32 do poniżej 0.35 mm. — Ł. 25.10, 0.35 do poniżej 0.37 mm. — Ł. 23.10, 0.37 do poniżej 0.40 mm. — Ł. 22.05, 0.40 do poniżej 0.43 mm. — Ł. 22, 0.43 do poniżej 0.50 mm. — 21.15, 0.50 do poniżej 0.55 mm. Ł. 21.10, 0.55 do poniżej 0.62 mm. Ł. 21.05, 0.62 do poniżej 0.75 mm. Ł. 21, 0.75 do poniżej 0.87 mm. — Ł. 20.15, 0.87 do poniżej 1 mm. — Ł. 20.10, 1 do ponad 11 mm. — Ł. 20.05. Za blachy okrągłe i półokrągłe dochodzi do powyższych cen nadpłata (Tiefstanzbleche) dolicza się 10 proc. Blachy 1 raz dekapowane kosztują o Ł. 3 za tonę mniej, niż blachy 2 razy dekapowane. Do cen tych dla hurtowników dolicza się 2 proc.

SUROWCE I ARYKUŁY TECHNICZNE DLA PRZEMYSŁU METALOWEGO.

Ceny hurtowe na surowce i artykuły techniczne dla przemysłu metalowego w dn. 26 lipca 1929 r. w złotych (podług danych S. A. „Zjednoczeni Polscy Przemysłowcy Metalowi").

a) za 1 tonę franco wagon stacja załadowania:	zł gr
Surówka „Starachowicka" (franco wagon huta) nr. 0	215.—
Surówka „Starachowicka" (franco wagon huta) nr. 1	210.—
Surówka „Starachowicka" (franco wagon huta) nr. 2	205.—
Złom żeliwny (fragment lany zagraniczny)	185.—
Żelazo handlowe krajowe	350+2%
Bednarka gorąco walcowana	422,5+2%
Walcówka (drut okrągły od 5½ do 13 mm., kwadratowy od 5¼ do 8 mm.)	398.5
Blacha (cena zasadnicza) gruba 5 mm. i wyżej	432,5+2%
Blacha cienka do 5 mm.	525+2%
Koks karwiński	67.—
Koks górnośląski twardy	50.80
Koks górnośląski miękki	50.80
Węgiel Kowalski myty cieszyński	67.—
Węgiel górnośląski gruby	40.50
Węgiel górnośląski kostka	42.—
Węgiel dąbrowski gruby	38.10
Węgiel dąbrowski kostka	39.60
Cegła ogniotrwała normalna	97.57
Cegła ogniotrwała kopulakowa	107.50
Glina ogniotrwała mielona	60.—
Mączka szamotowa	80.—
Zaprawa szamotowa	70.—
Kamień wapienny	7.—

CENY METALI WEDŁUG NOTOWAŃ GIEŁDY LONDYŃSKIEJ W DN. 24. 7. 1929 R. W ZŁOTYCH PO KURSIE DNIA ZA TONĘ METR.

Cyna standard 9205, cynk hutniczy 1074, miedz elektrolityczna 3575, miedź standard 3070, ołów miękki 947, rtęć 28142, srebro za 1 kg. 141.

CENA ODLEWÓW Z METALI PÓŁSZLACHETNYCH.

Podług notowań Koła Odlewni metali półszlachetnych od dnia 30. 4. 1929 r. obowiązują aż do odwołania następujące ceny: na armaturę mosiężną 5.50, armaturę bronzową 6, armaturę fosforbronzową 6.30, odlew mosiężny galanteryjny 10.

Ceny te rozumieją się w zł za 1 kg. loco fabryka bez opakowania za gotówkę.

DRZEWO.

Warszawa, 1. 8. Na rynku eksportowym notowano przeciętnie za 1 m.^{3} Sosna: Dłużyce (sztuka przeciętna 1 m.^{3}) 40 zł, bloki tarte 88 marek loco granica: deski stolarskie boczne bez sęków 78 mk., deski środkowe 100 zł loco wagon st. załad.; bale ang. u/s. 3 × 9 11.15 Ł. loco Gdańsk za standard, deski wagonowe niemieckie 58 mk., słupy telegraficzne i maszty 20—23 sh. loco st. załad., kopalniaki 3.50 dol., slepery za sztukę 9.1 sh. loco Gdańsk, podkłady I typ. 8.30 zł za sztukę. Świerk: Dłużyce 20 sh. loco st. załad., deski 11 Ł. loco Gdańsk, białe Ł 11 loco Gdańsk, papierówka 3.10 dol. loco st. załad. Dąb: okrąglaki fornierowe I-szej klasy Ł 10 f-co zał.; okrąglaki od 50 cm. Ł. 6, od 40 cm. sh. 80—85, od 30 cm. sh. 60—65 f-co zał., materjał tarty odziomkowy w blokach Ł. 5—6 f-co Gdańsk: towar paryski dol. 37 f-co zał., podkłady typ pruski za 1 szt. 13.50 zł f-co Gdańsk, bindry za wykład 14.75 dol. f-co Gdańsk, fryzy dol. 31—34 f-co zał., plansowy za 1 stopę sześc. sh. 3.5 f-co Gdańsk. Jesion: kloce bez sęków sh. 3 5cm. sh. 65, f-co zał. Grab: kloce bez sęków od 25 cm. sh. f-co zał. 25—28. Olcha: kloce bez sęków od 25 cm. 47 f-co zał. Brzoza: kloce bez sęków od 30 cm. w cienk. k. 23—25 sh. za 1 m. sześc. Buk: kloce bez sęków od 2 5cm. w c. końcu 6 dol. za 1 m.^{3}. Osika: kloce bez sęków od 25 cm. w cienk. k. 30—32 sh.

Białystok, 1. 8. Na rynku drzewa tartego panuje zupełna stagnacja z powodu braku ruchu budowlanego, tendencja słaba.

Złoty w dniu 1 sierpnia 1929 roku.

Gdańsk przekaz 57.69—57.84, gotówka 57.72—57.87, Berlin przekaz na Warszawę 57.72—57.87, Berlin przekaz na Warszawę 46.95—47.15, przekaz na Katowice 46.925—47.125, przekaz na Poznań 46.90—47.10, gotówka grube 46.80—47.20. Zurych przekaz 58.30, Londyn przekaz 43.28, N. Jork przekaz 11.25, Budapeszt gotówka 64.10—64.40, Praga przekaz 378.25, Medjolan przekaz 214.50, Wiedeń przekaz 79.37—79.65.



Zapytania w sprawie krajow. źródeł dostawczych.

Pośrednictwa między jedną a drugą stroną podejmujemy bezinteresownie. Jedynie na koszty utrzymania specjalnego biura dla tych spraw i pokrycia bardzo licznej codziennej korespodencji należy zapłacić za każde ogłoszone zapytanie 2.— zł., które to zapytanie będzie następnie ogłaszane aż do wpłynięcia oferty. Firmy zaś, zgłaszające się na zapytania, wpłacają na każde zapytanie 1.— zł. Firmy zagraniczne płacą za każdą informację 2 fr. szwajc., z Niemiec 2.— RM. — Firmy, mogące dostarczyć jakiekolwiek objekty zgłoszone do naszego działu informacyjnego, zechcą jaknajwięcej z tego działu korzystać, gdyż mamy liczne potwierdzenia, że przez nasz dział informacyjny doszły już do skutku niejedne poważne transakcje. **Zaznaczamy jeszcze jaknajwyraźniej, że odpowiedzi dajemy jak i zapytania przyjmujemy jedynie od stałych abonentów pisma.**

UPRASZA SIĘ O PODANIE ADRESU:

Nr. 4808. fabryk krajowych, które wyrabiają gaz „Rechau".

Nr. 4809. firmy, dostarczającej opiłki bursztynowe wzgl. szlifiernie bursztynu na Pomorzu.

Nr. 4852. firm, zajmujących się dostawą dykty (fornieru sosnowego).

Nr. 4865. fabryk artykułów technicznych i zakładów izolacyjnych, mających zapotrzebowanie na sierść świńską do celów techn.-izolacyjnych.

Nr. 4888. firm, które trudnią się sprzedażą „Bohröl".

Nr. 4904. firmy, wyrabiającej maszynki do ostrzenia kos gospodarskich.

Nr. 4912. firmy, wyrabiającej blaszki platynowe do aparatów do elektryzowania.

Nr. 4916a. fabryki, wyrabiającej świdry spiralne

Nr. 4931. fabryki, mogącej dostarczyć ręczne wózki skrzynkowe 4-ro kołowe okute od 80—130 cm. dług.

Nr. 4939. firmy, która wykonuje ściany sitowe 19 mm. grubości z rurami do lokomobili „Lanza" 5/60 H. P.

Nr. 4940. firmy krajowej, dostarczającej podkładki do śrub drzewnych, tłoczone niklowane (Modelltischlerei).

Nr. 4941. fabryki krajowej, dostarczającej klucze i sprężyny do wpuszczanych zamków do drzwi (Einsteckschlösser) masowo dla fabryk zamków.

Nr. 4943. fabryki, wyrabiającej drut płaski 6×2, lub 2×1,5 mm.

Nr. 4944. huty żelaza (odlewni), która kupuje stare żelastwo.

Nr. 4954. fabryki wyrabiającej pocynowane łyżki do jedzenia i łyżeczki do herbaty.

Nr. 4956. dostawców surówki odlewniczej.

Nr. 4957. firmy, dostarczającej przyrządy do formowania, jak łyżeczek, pędzli i t. p.

Nr. 4958. odlewni w Polsce, wykonującej odlewy artystyczne (Kunstguss).

Nr. 4959. odlewni w Polsce, wykonującej odlewy drobne.

Nr. 4961. firmy, dostarczającej gotowe kraty żelazne do pomników.

Nr. 4963. fabryki, dostarczającej puszki z białej blachy z wieczkiem wkręcanym.

Przetargi • Submisje • Licytacje

PUBLICZNY PRZETARG OFERTOWY

ogłasza Urząd Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie na wykonanie robót wodociągowo-kanalizacyjnych w budującym się domu mieszkalnym dla Urzędników Państwowych przy ul. Marymonckiej na Żoliborzu w Warszawie.

Warunki wykonania powyższych robót, warunki techniczne, wzór umowy, warunki przetargowe oraz przepisy o oddawaniu dostawy i robót w zakresie działania Ministerstwa Robót Publicznych można przeglądać w biurze Urzędu Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie, przy ulicy Długiej Nr. 50, II piętro, pokój Nr. 10, w godz. 9—12.

Oferty zestawione na otrzymanych w biurze Urzędu egzemplarzach ślepego kosztorysu z załączeniem podpisanych warunków przetargowych i projektu umowy z dowodem złożenia wadjum w wysokości 5 proc. sumy ofertowej, w zapieczętowanych kopertach, z napisem: „Do przetargu na roboty wodociągowo-kanalizacyjne w domu mieszkalnym dla urzędników państwowych przy ul. Marymonckiej na Żoliborzu", można składać najpóźniej do godz. 12 w dniu 12 sierpnia b. r. w biurze Urzędu; bezpośrednio potem nastąpi otwarcie ofert.

Kierownik Urzędu Budowy Gmachów Państwowych
w m. st. Warszawie
(—) T. Szanior.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Publiczny przetarg ofertowy rozpisuje Urząd Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie na wykonanie robót remontowych w gmachach Centrali Min. Skarbu przy ul. Rymarskiej 3/5 i Leszno 5 w Warszawie.

Ślepe kosztorysy oraz warunki przetargowe otrzymać można w biurze Urzędu przy ul. Długiej nr. 50, II. p. w godz. oddawaniu państwowych dostaw i robót w zakresie działania Ministerstwa Robót Publicznych oraz projekt umowy.

Oferty w zapieczętowanych kopertach z napisem: „Oferta na roboty remontowe w gmachach Centrali Min. Skarbu w Warszawie" wraz z dowodem złożenia 5 proc. wadjum od sumy ofertowej składać należy do dnia 8 sierpnia br. do godziny 12 w południe w biurze Urzędu. Bezpośrednio potem nastąpi otwarcie ofert.

Kierownik Urzędu Budowy Gmachów Państwowych
w m. st. Warszawie
(—) T. Szanior.

Do wiadomości wszystkich polskich artystów rzeźbiarzy:

Bank Gospodarstwa Krajowego ogłasza konkurs na projekt płaskorzeźb, mających zdobić kamienną elewację nowego budynku banku w Warszawie, przy ul. Al. Jerozolimskie Nr. 1.

W konkursie mogą brać udział wszyscy artyści polscy. Termin składania prac 1 października 1929 roku. Warunki konkursu oraz bliższe wyjaśnienia można otrzymać w kierownictwie Budowy Banku Gospod. Kraj., Warszawa, Al. Jerozolimskie Nr. 1.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Warszawie niniejszem ogłasza publiczny przetarg pisemny na budowę budynku dla posterunku centralizacyjnego Nr. III na stacji Częstochowa Towarowa.

Roboty mają być wykonane z materjałów firmy i winny być całkowicie ukończone w terminie do dnia 1-go grudnia 1929 r., pod rygorem kary umownej w wysokości 40 złotych za każdy kalendarzowy dzień opóźnienia.

Firma stająca do tego przetargu, winna złożyć w Kasie Głównej Dyrekcji lub jakiejkolwiek kolejowej, wadjum w wysokości 700 złotych w formie ustalonej przez Ministerstwo Skarbu.

Oferty tylko na całość, a nie na część robót, należy składać do godz. 15-tej dnia 5 sierpnia 1929 r. do skrzynki znajdującej się w korytarzu biura Wydziału Zasobów D. K. P. w Warszawie, Al. Jerozolimska Nr. 1/3.

Oferty złożone po godzinie 15-tej dnia 5 sierpnia r. b., będą pozostawione bez rozpatrzenia.

Publiczne otwarcie ofert nastąpi w Prezydjum Dyrekcji dnia 6 sierpnia r. b. o godzinie 9-ej.

Bliższe szczegóły przetargu i wykonania robót, jak również rysunki można przeglądać w Dziale Budynków Wydziału Drogowego D. K. P. w Warszawie, Plac Trzech Krzyży Nr. 8, piętro III-cie w godzinach urzędowych. Tamże będą wydawane szczegółowe warunki przetargu, projekt oraz ślepy kosztorys — po wpłaceniu 8 zł. stanowiących zwrot kosztów sporządzenia tych druków i planów.

PUBLICZNY PRZETARG OFERTOWY

ogłasza Urząd Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie na wykonanie robót wodociągowo-kanalizacyjnych w pawilonie środkowym Instytutu Geologicznego przy ul. Rakowieckiej.

Warunki wykonania powyższych robót, warunki techniczne, wzór umowy, warunki przetargowe oraz przepisy o oddawaniu dostawy i robót w zakresie działania M. R. P. można przejrzeć w biurze Urzędu Budowy Gmachów Państwowych w m . st. Warszawie przy ul. Długiej Nr. 50, II piętro, pokój Nr. 10 w godz. 9—12.

Oferty na otrzymanych w biurze Urzędu egzemplarzach ślepego kosztorysu z załączeniem podpisanych warunków przetargowych i projektu umowy, z dowodem złożenia wadjum w wysokości 5 proc. sumy ofertowej, w zapieczętowanych kopertach, z napisem: „Do przetargu na roboty wodociągowo-kanalizacyjne w środkowym pawilonie Instytutu Geologicznego przy ul. Rakowieckiej" można składać najpóźniej do godz. 12 w dniu 9 sierpnia 1929 r. w biurze Urzędu; bezpośrednio potem nastąpi otwarcie ofert.

Kierownik Urzędu Budowy Gmachów Państwowych
w m. st. Warszawie.
(—) T. Szanior.

PRZETARG OFERTOWY.

Komenda Wojewódzka Policji Państwowej w Poznaniu ogłasza niniejszem przetarg ofertowy na dostawę mebli a mianowicie:

18 szaf ubraniowych (podwójnych),
23 stołów,
36 krzeseł (taborety),
29 szafek nocnych,
7 biurek,
14 foteli biurowych,
7 szaf na akta,
56 krzeseł (foteliki) oraz
7 urządzeń kuchennych, składających się z kredensu, stołu, półki i taboru.

Warunki dostawy oraz rysunki mebli mogą oferenci otrzymać w Referacie Gospodarczym Komendy Wojewódzkiej P. P. w Poznaniu — Plac Wolności 12, pokój 46.

Oferty zapieczętowane z napisem: „Oferta na dostawę mebli" proszę składać pod powyższym adresem w terminie do dnia 12 sierpnia br. godz. 14.

Dnia 13 sierpnia br. o godz. 11 nastąpi otwarcie ofert w Komendzie Wojewódzkiej P. P. w Poznaniu — Plac Wolności 12, pokój 46, przyczem oferenci mogą być obecni.

Komenda Wojewódzka zastrzega sobie prawo zmiany podanej ilości mebli, oraz ceny i wyboru ofert.

Komendant Wojewódzki P. P.

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Poznaniu zwraca uwagę na ogłoszony przetarg publiczny na dzierżawę restauracji bufetu kolej. w Szubinie.

Termin składania ofert do 16. 8. 1929 r. Szczegóły przetargu ogłoszono w Monitorze Polskim Nr. 169 z 25. 7. 1929 r.

PRZETARG PUBLICZNY.

Nadleśnictwo Państw. Mosina powiat Śrem ogłasza przetarg na budowę leśniczówki w Krajkowie. Oferty zalakowane bez żadnych znaków firmowych z napisem „Oferta na budowę leśniczówki w Krajkowie" mają być składane w tut. Nadleśnictwie do dnia 7. 8. 1929 r. godz. 10,30. Otwarcie ofert nastąpi tego samego dnia o godz. 10,45 w obecności ewentualnie przybyłych oferentów.

Ogólne i szczegółowe warunki budowy oraz plany są do przejrzenia w godzinach urzędowych w kancelarji tut. Nadleśnictwa, gdzie też można otrzymać formularze kosztorysów ofertowych i wzór oferty.

Każdy oferent jest zobowiązany złożyć ofertę według przepisanego wzoru i dołączyć do oferty pokwitowanie na złożone w kasie Nadleśnictwa wadjum w wysokości 5 proc. oferowanej sumy. Złożone w innej niż przepisanej formie oferty jak również oferty, do których nie dołączono pokwitowania na złożone wadjum, nie będą rozpatrywane.

Zastrzega się dowolny wybór oferenta, wzgl. nieuwzględnienie żadnej z wniesionych ofert, bez podania powodów.

Państwowy Nadleśniczy (—) Inż. Kłos.

OGŁOSZENIE.

Dnia 8 sierpnia br. o godz. 11 sprzedane będzie na stacji Kaliska, pow. Starogard w drodze publicznego przetargu około 40 m^3 drzewa budowlanego najwięcej dającemu za gotówkę.

Przeznaczony na sprzedaż towar można będzie obejrzeć bezpośrednio przed licytacją.

Eksp. Towarowa Kaliska
(—) Reszczyński.

OGŁOSZENIE PRZETARGU OFERTOWEGO.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach rozpisuje przetarg publiczny na wykonanie przybudowy do parowozowni na stacji Maciejkowice Śląsk K. W. K.

Bliższe postanowienia o wnoszeniu ofert, warunki wykonania budowy, plany, formularze ofertowe itd. można przeglądać, a formularze ofertowe i kosztorysowe nabywać począwszy od dnia 25-go lipca br. w Wydziale Drogowym w pokoju Nr. 303 w wymienionej Dyrekcji Kolei Państwowych w godzinach urzędowych od 10 do 13.

Odnośne oferty, które można sporządzać tylko na przepisanym formularzu, należy złożyć zapieczętowane z napisem „Oferta na wykonanie przybudowy do parowozowni na stacji Maciejkowice" najpóźniej do dnia 16-go sierpnia 1929 r. do godziny 10-tej do skrzynki ofertowej w Dyrekcji.

Otwarcie ofert nastąpi tego samego dnia o godz. 11-tej w pokoju Nr. 302.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach rozpisuje niniejszem publiczny pisemny przetarg ofertowy na wykonanie budowy linji kolejowej normalnotorowej „Cieszyn—Zebrzydowice—Moszczenica" los I od km. 0,0 do km. 1.657, położonej na terytorjum gminy miasta Cieszyn.

Przedmiotem przetargu jest wykonanie robót ziemnych podtorza wraz z przepustami, przejazdami, przełożeniem dróg i wód bieżących łącznie z dostarczeniem wszelkiego materjału budowlanego.

Plany szczegółowe, przedmiary, wykazy, przepisy techniczne, oraz ogólowe i szczegółowe warunki wnoszenia pisemnych ofert i prowadzenia budowy przeglądać można w Wydziale Komunikacji Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach, gmach Województwa, IV piętro, pokój Nr. 890 od dnia 29 lipca 1929 r. w godz. urzędowych.

Oferty wraz z załącznikami składać należy do dnia 12 sierpnia 1929 r. godzina 11-ta w Kancelarji Wydziału Komunikacji, pokój 874 w zapieczętowanych kopertach z napisem: „Oferta na budowę linji kolejowej normalnotorowej Cieszyn—Zebrzydowice—Moszczenica los I", a to tylko na osobnych formularzach, które nabyć można w wyżej wspomnianym Urzędzie w cenie po 20 złotych.

Wadjum w wysokości 5 proc. łącznej ceny ofertowej, złożyć należy przed terminem otwarcia ofert w Głównej Kasie Skarbowej w Katowicach, w gotówce lub w papierach wartościowych w myśl rozporządzenia Ministerstwa Skarbu z dnia 10. 10. 1927 r. L. 428/III.

O wykonanie powyższej budowy ubiegać się mogą tylko firmy, wykazujące się długoletnią praktyką w budowie kolei, odpowiednią zdolnością finansową, niezbędną dla uruchomienia budowy, wreszcie posiadaniem odpowiedniego inwentarza budowlanego.

Oferty na częściowe wykonanie dostaw i prac budowlanych nie będą uwzględnione.

Śląski Urząd Wojewódzki zastrzega sobie wolny wybór oferenta.

Za Wojewodę:
(—) Dr. Banaszkiewicz
Naczelnik Wydziału Komunikacji.

Śląski Urząd Wojewódzki ogłasza ofertowy pisemny

PRZETARG PUBLICZNY

na wykonanie robót ziemnych i brukarskich na odcinku drogi Mikołów—Katowice o powierzchni 4835 m^2 z terminem składania ofert do dnia 20 sierpnia 1929 r. do godziny 11-tej.

Bliższe szczegóły przetargu są podane w Gazecie Urzędowej Województwa Śląskiego Nr. 24.

Za Wojewodę:
(—) Dr. Kaufman mp.
w z. Naczelnika Wydziału R. P.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach zwraca uwagę na mający się odbyć

PRZETARG PUBLICZNY

w dniu 16 sierpnia 1929 r. na wykonanie przybudowy do parowozowni na stacji Maciejkowice.

Szczegóły przetargu ogłoszono w „Monitorze Polskim" nr. 170 z dnia 26 lipca 1929 r. w „Epoce" nr. 201 z dnia 25 lipca 1929 roku.

Śląski Urząd Wojewódzki ogłasza sprzedaż następ. urządzeń maszynowych w zakładzie dla umysłowo-chorych w Rybniku:

1) kocioł parowy „Steinmüller" na stacji w Rudzie;
2) maszyna parowa na stacji pomp w Rudzie;
3) jedną pompa leżąca na stacji pomp w Rudzie;
4) jedna pompa stojąca na stacji pomp w Rudzie;
5) transmisja wraz ze sprzęgłem pomp w Rudzie;
6) dwie maszyny parowe w Zakładzie;
7) jedna prądnica starsza w Zakładzie;
8) jedna prądnica nowsza w Zakładzie;
9) tablica rozdzielcza wraz z regulatorami w Zakładzie;
10) baterja akumulatorowa stara wraz z przewodami i kwasem kompletna;
11) nowe płyty akumulatorowe i inne części składowe;
12) 6 małych motorów na prąd stały.

Urządzenia powyższe są do oglądania w ruchu w powyższym Zakładzie, za uprzedniem zgłoszeniem się w Dyrekcji Zakładu, gdzie można zapoznać się z warunkami przetargu.

Pisemne oferty należy składać do dnia 9 sierpnia 1929 r. godz. 10 w Zakładzie dla umysłowo-chorych w Rybniku z podaniem oferowanej ceny i warunków zapłaty oraz poświadczeniem złożonego 5% wadjum w Kasie Skarbowej. Publiczne otwarcie ofert nastąpi w Zakładzie tegoż dnia o godzinie 10.30. Oferty, wniesione po oznaczonym terminie oraz bez wadjum nie będą rozpatrywane.

Za Wojewodę:
(—) Dr. Kaufman mp.
w z. Naczelnika Wydziału Robót Publicznych.

Nadleśnictwo Potulice p. Nakło—Noteć sprzeda ca 1000 m^3 kamieni blisko kanału Bydgoskiego.

OGŁOSZENIE.

Niniejszem podaje się do publicznej wiadomości, że w dniu 9 sierpnia r. b. Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie sprzeda w drodze publicznego przetargu ofertowego około:

2500 ton starych szyn normalnotorowych, zdatnych do celów budowlanych,

2600 ton staroużytecznych szyn normalnotorowych,

344 ton złomu szyn wąskotorowych.

Warunki przetargu i informacje daje Wydział Zasobów (III piętro pok. 38) w dni urzędowe od 12 do 13.

PRZETARG NA SPRZEDAŻ MATERJAŁÓW BUDOWLANYCH.

2-gie Okręgowe Szefostwo Budownictwa ogłasza na dzień 12. sierpnia r. b. godzina 10 rano przetarg publiczny na sprzedaż materjałów budowlanych, materjałów i maszyn elektrotechnicznych i mechanicznych.

Bliższych informacyj udziela w godzinach urzędowych Zarządca Działu Magazynów Saperskich Pomocniczej Składnicy Inżynierji w Lublinie. Obóz Południowy. Tamże znajdują się szczegółowe wykazy przedmiotów podlegających sprzedaży.

Reflektanci na kupno winni przed rozpoczęciem licytacji złożyć na ręce przewodniczącego Komisji licytacyjnej wadjum w wysokości 5% proc. ceny wywoławczej.

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku zwraca uwagę na ogłoszony w Monitorze Polskim Nr. 163 z dn. 18. 7. r. b. przetarg publiczny wyznaczony na dzień 14 sierpnia 1929 r. na roboty betonowe związane z naprawą portalu mostu kolejowego przez Wisłę w Tczewie.

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych.

OGŁOSZENIE.

Dnia 13 sierpnia 1929 r. o godz. 12 w poł. odbędzie się w lokalu Dyrekcji Lasów Państwowych w Siedlcach (Florjańska 10) przetarg ustny i zapomocą ofert pisemnych na sprzedaż:

1) produktów suchej destylacji drewna (terpentyny, smoły i węgla), 2) karpiny przemysłowej, 3) żywicy, 4, urządzeń terpentyniarni, 5) oraz dzierżawy terpentyniarń z przydziałem karpiny z lasów państwowych.

Szczegółowych informacyj udziela się w godzinach urzędowych.

Dyrekcja Lasów Państwowych w Siedlcach

PRZETARG PUBLICZNY.

Zarząd Gminy w Małej Dąbrówce ogłasza przetarg publiczny na przebudowę i nadbudowę szkoły III. w Małej Dąbrówce (Burowiec) ulica Hallera 60.

Oferty należy składać w Urzędzie Gminnym w Małej Dąbrówce w terminie do dnia 8 sierpnia r. b., w którym to dniu o godzinie 11-tej nastąpi otwarcie ofert.

Oferty należy składać w kopertach zapieczętowanych z napisem „Oferta na przebudowę szkoły III".

Rysunki, warunki i ślepe kosztorysy są do przejrzenia w Urzędzie Gminnym, pokój 2 — ewentl. za opłatą 6.00 zł. tamże.

Mała Dąbrówka, dnia 30 lipca 1929 r.

Zarząd Gminy.
Strużek, I. ławnik.

PRZETARG.

Na sprzedaż 1.702.22 m. kub. materjałów tartych sosnowych i 71.75 m. kub. materjałów tartych jodłowych z Nadleśnictwa Garbatka, odbędzie się dnia 14 sierpnia 1929 roku, o godz. 12, w lokalu Dyrekcji Lasów Państwowych w Radomiu, przy ul. Lubelskiej Nr. 53.

Informacyj udziela Dyrekcja Lasów Państwowych w Radomiu oraz Nadleśnictwo Garbatka.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Magistrat m. Łucka ogłasza niniejszem przetarg publiczny na wykonanie I serji robót meljoracyjnych, zmierzających do osuszenia łąk miejskich, na przestrzeni ca 70 ha, położonych w m. Łucku pomiędzy rzekami Styrem a Głuszcem i między cmentarzem żydowskim a murem więziennym.

Roboty tej serji osuszenia łąk według warunków technicznych ustalonych przez Magistrat składają się:

a) z budowy wału ochronnego długości około 2 km.;
b) budowy stacji pomp i
c) kanałów odpływowych.

Przetarg odbędzie się w lokalu Magistratu (Łuck, Jagiellońska Nr. 6) o godzinie 12 dnia 8 sierpnia 1929 roku.

Ślepe kosztorysy, projekty zamierzonych robót oraz ogólne warunki wykonania można przeglądać do dnia przetargu w Wydziale Technicznym Magistratu m. Łucka w godzinach urzędowych .

W ofertach należy zaznaczyć, iż przedsiębiorca zobowiązuje się wymienione wyżej roboty wykonać zgodnie z ogólnemi warunkami technicznemi, oraz projektami.

Pisemne oferty z napisem „Oferta na przetarg na roboty meljoracyjne" winne być składane lub przesyłane pocztą w zapieczętowanych kopertach do dnia 8 sierpnia do godziny 11 przed południem na ręce burmistrza m. Łucka.

Przy ofertach należy dołączyć kwit kasy miejskiej na wpłacenie tytułem kaucji 15.000 złotych gotówką lub papierami pupilarnemi.

Otwarcie ofert nastąpi w dniu 8 sierpnia o godz. 12-tej w lokalu Magistratu.

Oferty złożone lub otrzymane po godzinie 11-tej dnia 8-go sierpnia 1929 r. nie będą rozpatrywane.

W razie niezadawalniających wyników powyższego przetargu, dnia 9 sierpnia 1929 r. o godz. 13 odbędzie się ustny przetarg na oddanie tychże robót, do którego dopuszczeni będą jedynie oferenci wybrani przez Magistrat z pośród firm, które we właściwym terminie zgłosiły pisemne oferty.

Nadmienia się, iż Magistrat zastrzega sobie prawo wyboru oferenta bez względu na podaną cenę, jak również zastrzega sobie prawo zmniejszenia lub zwiększenia ilości podanych w kosztorysach robót.

Złożone pieniądze tytułem kaucji zostaną po zakończeniu przetargu zwrócone właścicielom, którzy nie utrzymują się na przetargu.

Łuck, dnia 22 lipca 1929 r.

(—) **M. Galusiński**, Burmistrz m. Łucka.

Magistrat miasta Ostrzeszowa rozpisuje niniejszem

PRZETARG OFERTOWY

na wykonanie:

1. Prac ciesielskich.
2. Centralnego ogrzewania ciepłą wodą.
3. Instalacji ustępów, umywalni, przewodu wodociągowego i gazowego,

przy rozbudowie Szkoły Powszechnej w Ostrzeszowie, ulica Krakowska.

Oferty na powyższe prace z dostawą materjałów przyjmuje Magistrat m. Ostrzeszowa w zamkniętych i opieczętowanych kopertach, zaopatrzonych w napis: „Oferta na.... przy rozbudowie Szkoły Powszechnej w Ostrzeszowie" do dnia 22 sierpnia r. b., godziny 12 w południe, Ratusz, pokój 8, w którym to dniu o godz. 17, przy udziale ewentualnie obecnych oferentów nastąpi otwarcie ofert.

Do oferty należy dołączyć dowód na złożenie w Kasie Miejskiej w Ostrzeszowie wadjum w wysokości 5% oferowanych sum ofertowych.

Formularze ofertowe (ślepe kosztorysy) względnie potrzebne rysunki otrzymać można w Magistracie, Wydział Budownictwa w Ostrzeszowie, za opłatą:

ad 1) 20,— zł;
ad 2) i3) po 30,— zł., za potrzebny komplet rysunków.

Tamże można również przejrzeć rysunki i otrzymać bliższych informacyj co do warunków ogólnych, szczegółowych i technicznych, jak również warunków obowiązujących przy ubieganiu się o roboty i dostawy miejskie.

Magistrat zastrzega sobie prawo dowolnego wyboru oferenta względnie podziału prac na kilku oferentów, lub odrzucenie wszystkich ofert bez podania powodów.

Oferty złożone po upływie oznaczonego terminu i nieodpowiadające wymogom niniejszego ogłoszenia oraz warunkom obowiązującym przy ubieganiu się o roboty miejskie, rozpatrywane nie będą.

Magistrat.

SPRZEDAŻ DRZEWA.

Dnia 20 sierpnia 1929 r. o godzinie 12-tej w południe odbędzie się w lokalu Dyrekcji Lasów Państwowych w Siedlcach, ul. Florjańska Nr. 10 przetarg ustny i zapomocą ofert pisemnych na sprzdaż materjałów tartych, drewna w stanie wyrobionym, papierówki i opału.

Szczegółowe warunki przeprowadzenia przetargu, oraz dokładny wykaz jednostek przetargowych są do przejrzenia w biurze Dyrekcji.

Dyrekcja Lasów Państwowych w Siedlcach.

Państwowy Bank Rolny ogłasza publiczny, ofertowy, pisemny,

PRZETARG

na instalację wodociągowo - kanalizacyjną w gmachach Oddziału Państwowego Banku Rolnego w Łucku, przy ul. Piłsudskiego.

Szczegółowe warunki przetargu, ślepy kosztorys, odpis projektu umowy i blankiet oświadczenia o zapoznanie się z warunkami przetargu są do otrzymania w Warszawie, w Wydziale Budżetowo-Gospodarczym (Nowogrodzka 50) w Łucku i Lwowie w Oddziałach Banku.

Oferty przetargowe należy składać do godz. 12-tej, dnia 8 sierpnia 1929 roku w Warszawie.

Do oferty winien być dołączony kwit na złożone wadjum w wysokości zł. 2.000 (złotych dwa tysiące), wpłacone w kasach Państwowego Banku Rolnego.

PRZETARG.

Komisja likwidacyjna państwowych zakładów graficznych ministerstwa skarbu (Warszawa, Al. Jerozolimska 91), ogłasza na dzień 16 sierpnia 1929 roku (piątek o godz. 15-tej przetarg ofertowy i ustny na sprzedaż:

25 motorów elektrycznych od 0,5 do 10 KM.;
4 maszyny do pisania;
1 maszyna do liczenia;
1 kompresor parowy;
1 urządzenie kopercjarni.

Przedmioty wystawione na sprzedaż oglądać można w składzie P. Z. G. Al. Jerozolimska 91 od godz. 15—17-tej.

Informacyj udziela Wydział Gospodarczy P. Z. G., tel. 130-26.

Wydział Powiatowy powiatu wrzesińskiego rozpisuje niniejszem

KONKURS

na stanowisko budowniczego powiatowego (inżyniera drogowego). Reflektuje się tylko na pierwszorzędne, poważne, kwalifikowane siły. Warunki według umowy.

Zgłoszenia z podaniem warunków przyjmuje Wydział Powiatowy do dnia 15 sierpnia r. b.

Do zgłoszenia należy dołączyć odpisy świadectw i curriculum vitae.

Posada jest do objęcia od 15 września ewentl. wcześniej.

Przewodniczący Wydziału Powiatowego
(—) Charkiewicz.

OKAZJA!

Mamy do oddania natychmiast ze składu naszego w Poznaniu, używane, lecz gruntownie wyremontowane:

Lokomobile:

1. Marshall, nr. 28830, r. 1897, 6 atm., ca 12 KM.;
2. Ruston Proctor, nr. 17615, r. 1893, 6 atm., ca 10 KM.;
3. Niebaum Gutenberg, nr. 536, r. 1903, 7 atm., ca 8 KM.;
4. Güttler, nr. 351, r. 1901, 7 atm., ca 10 KM.;
5. Epple Buxbaum, nr. 748, r. 1895, 6 atm., ca 8 KM.;
6. Ramsones, nr. 11726, r. 1898, 6 atm., 10 KM.;
7. Wolf, nr. 989, r. 1882, ca 8 KM.;
8. Badenia, nr.1521, r. 1899, 6 atm., ca 12 KM.;
9. Wolf, nr. 18939, r. 1918, 10 atm., ca 21 KM.;
10. Cegielski, nr. 566, 10 atm., r. 1905, ca 10 KM.;
11. Flöther, nr. 6797, r. 1912, 8 atm., ca 6 KM.;
12. Wolf, nr. 22976, r. 1927, 16 atm., 26/33/50 KM.;
13. przemysłowa stacj. H. Lanz, nr. 22454, r. 1908, 12 atm., 50/57/63 KM.;
14. przemysłowa stacj. węgierska, M. Kir Allamvastutok, Budapeszt, nr. 1961, r. 1896, 12 atm. ca 100 KM.;

oprócz tego do oddania kilkanaście nieremontowanych, lecz nadających się do remontu lokomobil w cenie 800 do 2.000 złotych.

Młocarnie:

15. parowa Paxmanna, nr. 2450, 66×24";
16. parowa Paxmanna, F. 8 L. L., 66×24";
17. parowa Marshalla, nr. 10158, 54×24";
18. parowa Flöthera, nr. 2591, 58×23";
19. parowa Bomforda, nr. 11576, 60×24";
20. parowa Standard, nr. 1868, 66×18";
21. parowa Ramsones, 60×24";
22. motorowa Baumann, 66×16";
23. motorowa Mayfarth & Co., 65×17";
24. parowa Baumanna, 66×18".

Maszyny parowe:

25. leżąca, Hermann Laass, r. 1888, nr. 113, ca 45 KM.;
26. leżąca Schönemann & Co., nr. 339, r. 1900, ca 30 KM.;
27. leżąca, Twerdy, Bielsko, ca 15 KM.;
28. leżąca, Edward Alborn, Hildesheim, ca 10 KM.;
29. stojąca, fabr. nieznany, ca 3—5 KM.

Silniki i traktory:

30. traktor Deering 15/30 KM.;
31. traktor na ropę Lanza „Felddank", 38 KM.;
32. traktor Hansa Lloyd, motor nr. 288, r. 1918, ca 40 KM.;
33. motor leżący, gazowy, ca 20 KM.;
34. motor naftowy i benzynowy, na podwoziu, Bernhard Paul, Landsberg, ca 6—8 KM.;
35. motor benzynowy, stacj., Banachet, ca 1½ KM.;
36. łódź motorowa, na ca 10 osób.

Oprócz tego mamy korzystnie do oddania szereg innych maszyn, jak prasy do słomy, torfu i cegły, pompy mechaniczne, wentylatory, wiercarnie do metalu, frezownie do drzewa, przybory do cegielń, elewatory i t. d. 7663

Informacje wprost w firmie:

Nitsche i S-ka
Fabryka Maszyn
Poznań, Kolejowa 1-3.
Telefony 6043, 6044 i 6906.

Sprzedamy
maszyny różne:
młoty powietrzne i deskowe, nożyce, tokarnie, gwinciarki i t. p. Wiadomość: 7743
Fabryka Narzędzi — Warszawa, Łucka 38

Sprzedam okazyjnie:
maszynę do wyrobu kolan karbowanych
7718 (Kircheis Patent-Knierohrbiegemaschine)
S. Wettreich Kraków Syrokomli 11

Prasa ekscentryczna
prawie nieużywana, siła tłoczna 300.000 kg, do sprzedania
Fabryka Narzędzi, Warszawa, Łucka 38
7742

7741
Młocarnie
do oddania
1. Floether 54", 1 Ramesons 60", 1. Lanz 60", 1. Schütz 60", 2. lekkie motorowe
G. SCHERFKE, Fabryka maszyn
Poznań, ul. Dąbrowskiego nr. 93

Komplet młockarki parowej 537
12 PS. marki „Floeter" po gruntownym remoncie do natychmiast.użycia. Wszelkie pasy skórzane oraz 1 żniwiarkę-wiązałkę dobrze utrzymaną korzystnie sprzeda **A. Witkowski, Chełmno, Dworcowa 10, telefon 99.**

Potrzebna natychmiast prasa do torfu
Zgłoszenia do administracji „Rynku Metal. i Maszynowego" pod nr. 7757.

FABRYKA MASZYN I ODLEWNIA
„LWÓWEK"
Tow. Akc.
we Lwówku (Poznańskie) Tel. Lwówek Nr. 11

poleca korzystnie i na dogodnych warunkach:

Postawy walcowe z oryginalnemi walcami Kruppa-Grusonwerk z frezowanemi trybami skośnemi.

Automatyczne perlaki i czyszczarki „RAPID" w różnych wielkościach.

Tryjery i aspiratory. 7720

Okazja!

AUTOBUS „NAG“

32 miejsca siedzące, 18 stojących. Wóz nowoczesny 1 rok używany w dobrym stanie, zdolny natychmiast do ruchu

Cena zł 11.000,— Dogodne warunki zapłaty

Zgłoszenia do „Rynku Metalowego i Maszynowego pod nr. 7719

Buchalter-bilansista

w sile wieku, mający doświadczenie w fabrycznej organizacji pracy, w szczególności w działach: handlowym, kalkulacyjnym, magazynowym, korespondencyjnym, znający ustawodawstwo przemysłowe, podatkowe, **zmieni kierownicze stanowisko**. Łaskawe zgłoszenia poważnych fabryk do adm. „Rynku Metal. i Masz.“ pod nr. 7703.

ZDOLNY AKWIRATOR

pragnie objąć przedstawicielstwo **na Małopolskę i Śląsk.**

7746 Wyczerpujące oferty: 7746

ANTONI KLIMUNT, MIKUSZOWICE 111, p. Biała

Motor Diesla

czterocylindrowy, mało używany, sprzężony z generatorem trzyfazowym 240 KVA, 3150 Volt, 50 okresów, 250 obrotów, korzystnie do sprzedania. Wiadomość:

Starachowickie Zakłady Górnicze Sp. Akc. Warszawa, Warecka 15. 7754

Kupno okazyjne

Skład maszyn i naczyń mleczarskich przy głównej ulicy Dworcowej w większem mieście powiatowem woj. Poznańskiego, składający się z kompletnego urządzenia składu, przybocznego biura oraz środków lokomocji w jaknajlepszym stanie, samochód marki Renault i rowery. Cena ostateczna 10 tys. zł gotówką za wszystko wraz z towarem. Zgłoszenia do adm. „Rynku Metalowego i Maszynowego“ pod nr. 7753

Generalny zastępca kilku poważnych fabryk zagranicznych odda

subzastępstwo

na poszczególne miasta w Polsce. Oferty z życiorysem i referencjami pod „Zaufany“ do administracji „Rynek Metalowy i Maszynowy“ 7715

KUPNA

Poważna firma warszawska, posiadająca w śródmieściu duży lokal biurowy ze składami, świetnie zaprowadzona na rynku warszawskim u firm prywatnych, jak i kolejnictwa, samorządów i wojskowości, która w stanie jest złożyć także poważne gwarancje,

przyjmie zastępstwo

poważnej wytwórni krajowej lub Gdańskiej, maszyn, aparatów lub artykułów technicznych. Zgłoszenia uprasza się pod nr. 7668 do „Rynku Met. i Masz.“

Kupujemy

odpadki od białej blachy i zużyte puszki

od konserw przy wagonowej dostawie.

„METALLUM“, Wytwórnia Chemiczno - Metalurgiczna Spółka z ogr. odp. **Poznań, Marynarska 15.** 7488

TELEFON 53-84

Kocioł parowy

stojący, 8 — 10 atm 50 m² pow. ogrzewania

kupi 7728

Vagn Lomholt, Wierzbowa 8, Warszawa.

Poszukuję 7717

kilka cystern wagonowych

Oferty **Polkowski, Łódź, Kilińskiego 153**

KUPIĘ używaną lub nową szlifierkę do wałów karbowych, szlifierkę do cylindrów (bloków), 1 tokarnię metr. wraz z szlifierką lub całkowite urządzenie warsztatu, posiadającego powyższe maszyny.

7755 **Inż. Izbicki · Bydgoszcz, ul. Batorego 4.**

Poszukujemy

lokomobili

z przedpaleniskiem na trociny i odpadki drzewne, zdatnej do natychmiastowego użytku 30—60 k. m.

ANTONI SZMAJ, Przemysł i Handel Drzewny, Grabów nad Prosną, tel. 3. 7751

Przy zakupach prosimy powoływać się na „RYNEK METALOWY I MASZYNOWY“

„R. Met.“

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW:

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 str. 130 zł, ½ str. 75 zł, ¼ str. 45 zł, 1/8 str. 25 zł, 1/16 str. 15 zł. Na I. str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III str. 30% dopłaty. — Artykuły opisowe z dopłatą 100%. — Dostarczenie kliszy autotypij z wyraźnych fotografij po 14 groszy za cm². W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Ogłoszenia z zagranicy oblicza się w markach niemieckich. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Powiatowy (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.